914.511
G448v

GIULIANO

Viaggi sulle Ferrovie Piemontesi

VIAGGIO
DA
TORINO A GENOVA

CONTENENTE

La Descrizione Geografica, Storica ed Archeologica di tutte le località attraversate; Le principali vedute, la planimetria della strada; Alberghi, coincidenze, curiosità, commercio e popolazione di ciascun luogo.

PRECEDUTO

Da un Estratto dei regolamenti della polizia della linea, e da alcune Notizie Storiche sulle strade di ferro sì estere che nazionali

E SEGUITO

Dalla Tabella indicante le pendenze, Dalle Tariffe dei prezzi per trasporto dei viaggiatori e delle merci e dai servizii pubblici, ed annunzi.

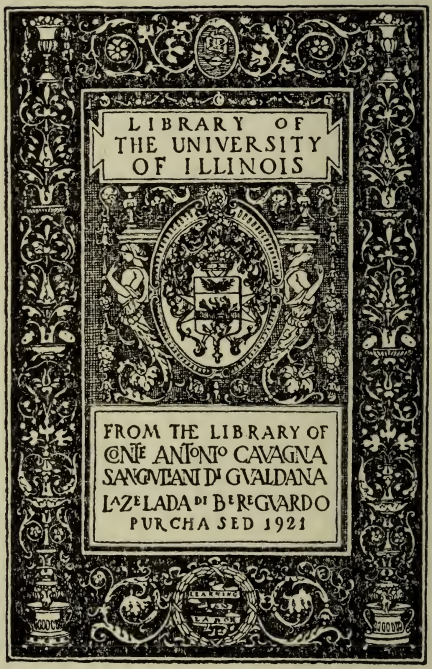
TORINO 1855.

presso la Libreria delle Strade Ferrate
Via del Fieno, N.° 8. e da tutte le Stag.ni

Genova dal Librajo Gio Grondona, Via Carlo Felice

Torino alla Libreria Editrice di Enrico Crotti

Da tutti i principali Libraj delle Provincie limitrofe.



914.511
G448v

Salita S. Catterina c. 11.
1.° p.° = C/o Lanzellini

VIAGGIO

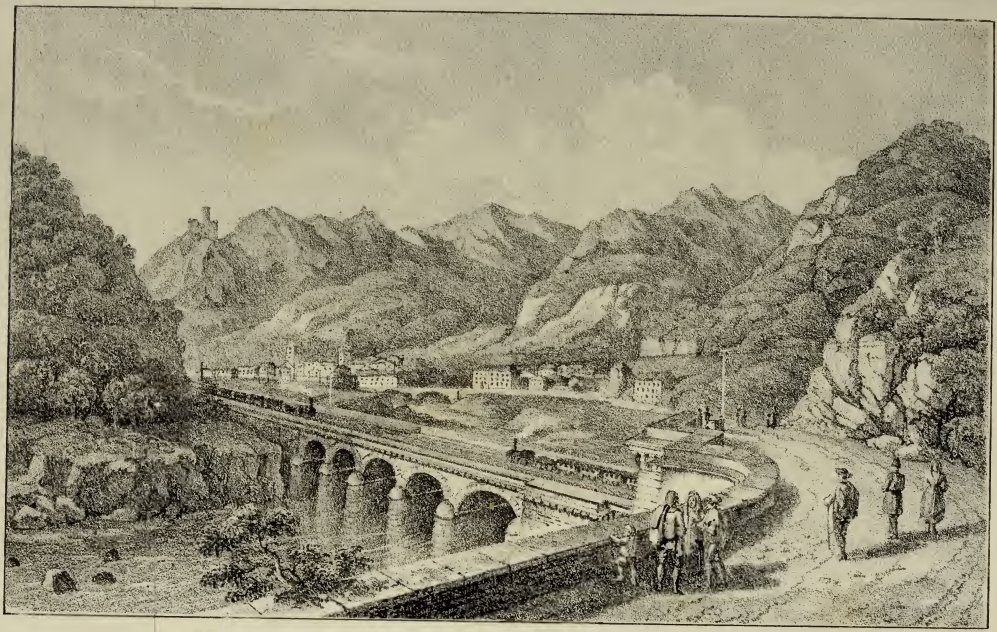
DA

TORINO A GENOVA

SULLA

STRADA-FERRATA.

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS



Lito. J. Inner, Torino.

Ponte sulla Scrivia sortendo dalla Galleria di Villavecchia

Gre
46

VIAGGIO

DA

TORINO A GENOVA

CONTENENTE

La Descrizione Geografica, Storica, ed Archeologica *Stazione per Stazione* di tutte le località attraversate; LE PRINCIPALI VEDUTE; LA PLANIMETRIA della strada; *Alberghi, coincidenze, curiosità, commercio* e *popolazione* di ciascun luogo.

PRECEDUTO

Da un **Estratto dei regolamenti di polizia** applicabili a questa Ferrovia, da alcune *Notizie Storiche* sulle Strade di Ferro in generale

E SEGUITO

DALLE TARIFFE DEI PREZZI per trasporto dei viaggiatori e delle merci ecc.; e da una *Carta Generale* degli Stati di terraferma di S. *M. Sarda*, indicante le *Strade Ferrate già costrutte, in costruzione* o solo *approvate*.

SONO VENDIBILI

In Torino, da *Gio. Battista Maggi*, provveditore di stampe di S. M.; dal Libraio *Giacomo Serra* in Contrada Nuova. In Genova dal Lib. Sped. *Gio. Grondona*, in TUTTE LE STAZIONI della Strada Ferrata, e da *tutti i principali Librai* delle provincie limitrofe alla medesima.

TORINO, 1853.
TIP. NAZIONALE DI G. BIANCARDI E COMPAGNI.
Via del Fieno, n. 8.

914.511
G448v

17J437 M. SEXTON

A CHI LEGGE.

Una guida descrittiva ed illustrata per le ferrovie di uno Stato, è uno dei libri meglio adattati all'istruzione popolare, e più specialmente a diffondere la conoscenza del proprio paese. Simile a chi visita una grande esposizione, il viaggiatore munito di questo libro, è condotto da esso, del pari che dalla locomotiva che lo trasporta , a far conoscenza mano a mano con tutte le scene storiche e pittoresche che inquadrate dalle vetrine dei vagoni, gli si vengono a porre dinanzi. Le notizie geografiche, storiche, ed archeologiche dei paesi aggruppati a dritta e a sinistra della linea percorsa, gli si collocano di leggieri nella mente, come altra volta sulle vecchie strade postali gli si collocava la polvere sul cappello; sicchè al fine del viaggio si trova di aver fatto non

907200

pure una corsa sulla strada di ferro, ma un vero corso di statistica dei principali paesi dello Stato. E siffatte notizie acquistate con la rapidità del vapore che vi trascina, lungi dallo sfuggirvi dinanzi come gli oggetti che vi sono passati in rivista, restano impresse profondamente, perchè attaccate alla rimembranza di luoghi e paesi veduti coi proprii occhi. E il piacere che dalla proficua lettura si dee ricavarne, si sostituisce piacevolmente alla noia che occupa le sale d'aspettativa, e al tramenio nelle soste, alle stazioni, e all'eterno e vuoto cicalio dei novellisti di viaggio.

Il perchè una tal guida oltrechè utile per la facile e popolare istruzione, riesce uno degli oggetti più confortativi pel viaggiatore, ed è, per evitare certi fastidii, più indispensabile del sacco da notte e dei parapioggia.

Un tal libro vi offriamo per la linea ferrata da Torino a Genova, intorno la quale aggruppandosi i più interessanti paesi dello Stato, in una gita di piaceri e di affari il lettore può far acquisto delle nozioni più importanti intorno ai medesimi.

L'utilità di tal libro si annuncia da sè in un tempo in cui nessuno più aspira a viaggiare come i bauli e le balle mercantili.

NOTIZIE STORICHE

SULLE

STRADE FERRATE

IN GENERALE

La scoperta delle vie ferrate è senza dubbio la migliore innovazione industriale dei tempi moderni. Le prime vie di comunicazione di tal genere aprironsi alla circolazione in Inghilterra, in America e nel Belgio, ed i vantaggi da esse offerti dimostrarono ben presto la loro superiorità sugli altri mezzi di trasporto.

Solo più tardi la Francia fu dotata dei beneficii di questa scoperta. L'Italia seguì dappresso il suo esempio, e la Germania, che l'aveva preceduta continua attivamente il successo di simile impresa.

In sostanza, esistono oggidì le seguenti quantità di strade ferrate terminate od in permanente funzione: In Inghilterra 4,756 chilometri; 2,119 in Francia; una rete totale nel Belgio; 232 strade in America, 40 in Allemagna, funzionanti in parte, e 18 in Italia. La Spagna, il Portogallo, la Russia e la Polonia hanno parimente strade ferrate costrutte e in via di costruzione.

Se si esamina il progressivo sviluppo di cotale industria, facilmente si riconoscerà che il suo procedere, il quale fu quasi istantaneo in Inghilterra, è dovuto ai possenti motivi che stiamo per additare. Dapprima, all'importanza dei capitali, di cui la parte più considerevole è nelle mani di antiche famiglie, che posseggono proprietà territoriali e redditi immensi; quindi all'influenza dei capitali galleggianti, cioè quelli che come i precedenti non possono essere collocati, e che per conseguenza alimentano le associazioni industriali; e finalmente, allo spirito nazionale, che ha una tendenza affatto speciale per l'associazione e per la speculazione, nonchè pel perfezionamento di tutte le scoperte. Noi abbiamo veduto che le strade di ferro inglesi sono numerose; godono esse forse tutti i vantaggi richiesti dalla sicurezza? Noi non lo affermiamo; ma bisogna aggiungere, per rendere omaggio al vero, che sono esse che diedero maggiore motivo di studio agli uomini speciali, e che furono sapientemente costrutte.

Negli Stati Uniti lo spirito industriale vi è naturale, tutti i pensieri sono rivolti alla speculazione, e le abitudini sono favorevoli a cotal genere di operazioni. Non vi sono punto, come in Inghilterra, grandi fortune territoriali, ma tutti i valori sono mobilizzati, e posti a disposizione delle operazioni commerciali.

In quel democratico paese, in cui il Governo non ha alcun'azione sull'industria del paese, il quale fa tutto di per sè e non aspetta aiuto se non da' suoi proprii mezzi, la scoperta delle strade ferrate fu accolta con grandissimo entusiasmo. Lo spirito nazionale degli Americani si attenne specialmente al risultato prima di studiare i mezzi di giungervi. Si è per questo cattivo sistema che nel 1840 esistevano già in America 178 strade ferrate, quasi tutte incompiute, ed in concorrenza fra loro per la più parte. Le strade ferrate furono costrutte e si eserciscono in America senza le precauzioni che garantiscono la sicurezza, e di frequente vi succedono disgrazie; ma il bisogno di viaggiare celeremente è sì grande nel nuovo mondo, che il successo di un affare ha maggiore attrattiva che non la conservazione della vita, e si arrischia più volontieri quest'ultima per viaggiare più presto.

L'Alemagna, non meno gelosa dell'Inghilterra e dell'America di godere lo sviluppo delle nuove comunicazioni adottate dal mondo industriale e civilizzatore, si ispirò a tutti i mezzi che erano in suo potere, e ben presto dalla sua flemma tradizionale derivò un totale sistema di strade ferrate, prodotto dalla partecipazione dei 39 Stati che formano la Confederazione Germanica; colà lo stabilire strade ferrate fu riguardato come un'opera nazionale, a cui senza posa si lavora, ed in

questo stesso momento la Germania conta 40 strade ferrate funzionanti intieramente od in parte su di un'estensione di 3,850 chilometri.

Nel Belgio, il Governo provvide alle spese di costruzione delle strade ferrate, e riservò a sè il diritto di esercizio. Queste strade non hanno a gran pezza il grado di superiorità delle nostre; vi si fanno d'ordinario 25 chilometri all'ora invece di 32; la circolazione vi è attiva e poco costosa; insomma esse legano le strade ferrate francesi a quelle della Germania, e l'eccellente loro situazione fa perdonare i loro difetti.

In Francia, si deve dire che l'adozione delle ruotaie provò un ritardo dannoso agli interessi del paese. Non è già che il bisogno delle grandi cose non sia colà così bene capito come altrove. Tutt'altro: vi si amano ed ammirano le belle scoperte, se ne desidera l'applicazione, se ne calcolano prima i risultati, ma quando giunge l'istante di porre i disegni ad esecuzione, s'incontrano innumerevoli ostacoli. Perciò le grandi questioni, che decidono dell'avvenire e della fortuna di questo paese, felici quand'elleno sopravvivono alle procelle della discussione.

Del rimanente la cagione del ritardo avvenuto in Francia non è soltanto attribuita alle indecisioni sulla questione di sapere se il governo, o l'industria eseguirebbero le linee di strade ferrate, e specialmente a quai patti si farebbero,

venendo il caso, concessioni di sì grande rilievo. Un tale ritardo, un tal danno, sono pure giustamente attribuiti alle manovre spesso fraudolente di alcuni falsi propagatori di questa nuova industria, i quali fecero di essa a varie riprese l'oggetto di un vile aggiotaggio, ed in pari tempo distrussero le loro speranze, la fiducia che i capitalisti avevano riposta su codesta eccellente moneta, *azioni delle strade ferrate.*

Esistono però attualmente in Francia oltre a *due mila* chilometri di strade ferrate in esercizio, e più *di tre mila* chilometri sono concessi, od in via di costruzione.

L'Italia, questa terra dell'ingegno e delle arti, si rimase lungo tempo spettatrice di un'invenzione, la quale doveva tornare di tanto vantaggio al commercio e all'industria, e di tanto stimolo al morale incremento dei popoli dell'universo: come chi, prima di abbandonarsi ciecamente agli inviti della novità e del bene, ama accertarsi che quella novità e quel bene non sono un inganno ed un sogno. Conosciuto l'immenso benefizio che le strade ferrate arrecano e promettono di arrecare più sempre in avvenire, anche l'Italia si scosse, e non volle esser l'ultima nel magnanimo arringo; laonde noi abbiamo veduto i Governi ordinare, e i popoli mandare a compimento con incredibile rapidità le molteplici linee che solcar debbono per intiero la faccia

della Penisola, e che ravvicinando l'uno all'altro gli Stati e i Governi, darà loro il modo di stendersi la mano amichevole, e di far sì che questa patria, a nessun'altra terra seconda in quanto vi ha di grande, di gentile, più non lo sia in quanto v'ha di operoso e di utile. E qui, avendo noi dette alcune parole dei vantaggi che la nostra bella Penisola già comincia a godere dalla gran rete di strade ferrate di cui è ormai ricoperta, non possiamo non unire i nostri voti e le nostre benedizioni al Principe, a cui stette maggiormente a cuore il benessere italiano, e che col più alto e indefesso zelo promosse ogni studio ed ogni ingegno atto a raggiungere lo scopo generoso, vuolsi accennare al Re Carlo Alberto, e debbe goder l'animo ad ogni buon Piemontese il vedere in questa bella parte d'Italia, compiuta la strada ferrata da Torino a Genova, la più grandiosa, monumentale e difficile di tutte le strade ferrate costrutte o progettate non solo in Italia, ma in tutto il continente europeo. Difficoltà che parevano insuperabili furono vinte dall'arte; il concetto fu degno di chi lo pensava e di chi lo promosse con tanta sollecitudine, e compiva la fusione di due popoli chiamati a vivere fratelli sotto l'egida del più leale fra i regnanti, Vittorio Emanuele II, e farà vivere in noi le più belle speranze dell'antica Roma, alloraquando innalzava i suoi monumenti coi tesori dell'universo.

DETTAGLI STATISTICI

SULLA STRADA-FERRATA

DA TORINO A GENOVA

La ferrovia che congiunge Genova a Torino, fu costrutta per conto del Governo, che ne ordinava l'eseguimento con legge 8 febbraio 1844.

Questa linea è della lunghezza di 166 chilometri, e contiene 26 stazioni. Nella tabella che segue trovansi indicati i nomi delle medesime, non che la distanza.

Indicazione delle Stazioni e loro distanze in kilometri.

INDICAZIONE DELLE STAZIONI	DISTANZA DA TORINO	INDICAZIONE DELLE STAZIONI	DISTANZA DA TORINO
Torino	»	Alessandria	91
Moncalieri	8	Frugarolo	101
Truffarello	15	Novi	113
Cambiano	17	Serravalle	121
Pessione	22	Arquata	125
Valdichiesa	27	Isola del Cantone	134
Dusino	36	Ronco	139
Villafranca	42	Busalla	144
S. Damiano	50	Ponte-decimo	152
Asti	57	Bolzaneto	
Annone	67	Rivarolo	158
Felizzano	77	S. Pier d'arena	161
Solero	83	Genova	166

Essa si diparte da Torino alla stazione di Porta Nuova, e costeggia il Po, che quindi valica presso Moncalieri; raggiunge poco dopo Valdichiesa, la linea del displuvio fra il Po ed il Tanaro, scende a Villafranca per S. Paolo, attraversa le valli della Triversa e del Borbore, si avvicina per Asti alle acque del Tanaro, colle quali digradando, giunge sino ad Alessandria. Traversate tali acque e quelle del torrente Bormida, si dirige a Novi, d'onde poco distante fra i burroni e dirupi della Scrivia si fa passo lungo le ristrette gole del Ricò; procede con lievi serpeggiamenti fino a Pontedecimo raccomandata ad altipiani artificiali od a muri di sostegno.

Da Pontedecimo a S. Pier d'Arena ha quasi sempre comune il corso ed il letto col torrente Polcevera; traversato il borgo di S. Pier d'Arena si avvia perpendicolarmente verso la falda occidentale della montagna di S. Benigno sbocca di contro al porto, e percorrendo frammezzo alle case e giardini del Borgo delle Grazie arriva nella capitale della Liguria.

La linea fra Torino e Genova venne divisa in vent'un tronchi; e dal seguente quadro si scorgerà quali furono gl'Ingegneri autori dei parziali progetti d'ogni tronco e la somma effettiva cui rilevarono le opere.

Num. d'ord.	INDICAZIONE DEI TRONCHI DI STRADA	Lungh. in met.	INGEGNERI autori dei proget.	SPESA
1	Torino a Moncalieri	8,000	Barbavara *Ispet.*	1,658,620 15
2	Moncalieri a Truffarelle	6,000	Mauss *Ispettore*	874,006 67
3	Truffarello a S. Paolo	16,860	*Lo stesso*	1,770,297 55
4	S. Paolo a Villafranca	9,034	*Id.*	5,962,562 56
5	Villafranca a Quarto	22,656	Berutto *capo Ing.*	5,175,711 75
6	Quarto a Solero	20,996	Colli *Ing. capo*	5,805,579 52
7	Solero ad Alessandria	6,205	Negretti *Ispettore*	1,721,264 05
8	Alessand. alla Bormida	4,698	*Lo stesso*	1,405,534 10
9	Bormida a Novi	17,008	*Id.*	957,659 45
10	Novi a Serravalle	9,274	Ronco *Ing. capo*	4,929,591 65
11	Serravalle a Rigoroso	6,162	*Lo stesso*	1,480,260 00
12	Rigoroso a Maretta	5,245	*Id.*	5,850,000 00
13	Maretta ad Isola	4,216	*Id.*	4,800,000 00
14	Isola a Pieve	5,162	*Id.*	7,500,000 00
15	Pieve a Busalla	2,815	*Id.*	790,000 00
16	Galleria dei Giovi	5,807	Bancheri *Ing. C.*	10,585,510 56
17	Giovi agli Armirotti	5,000	Braccio *Ing. capo*	2,000,000 00
18	Galleria Armirotti	182	*Lo stesso*	528,242 59
19	Armirotti a Pontedeci.	2,585	*Id.*	1,706,908 00
20	Ponted. a s. Pier d'arena	9,512	*Id.*	5,000,000 00
21	S. Pier d'arena a Genova	3,750	*Id.*	5,000,000 00
			Totale	66,456,967 90

Siccome questo quadro comprende solo quanto ha relazione alla struttura del corpo della via, aggiungendo ancora tutte le somme relative alla costruzione delle stazioni, all'armamento della via, ai meccanismi al materiale fisso e mobile ne risulta che la totalità delle somme spese per l'esecuzione di questa ferrovia non s'allontana dai 120,000,000.

Le principali opere d'arte che s'incontrano lungo questa linea sono:

1. Ponte sul torrente Sangone, di 10 metri di luce.
2. Ponte sul fiume Po a Moncalieri, di 16 metri di luce.
3. Viadotto e ponte sul torrente Stenevasso, di 14 metri di luce.
4. Ponte sul torrente Borbore, presso Revignano, di 7 metri di luce.
5. Ponte sul torrente Borbore, obliquo, presso Asti, di metri 12, 75 cent. di luce.
6. Ponte sul torrente Tanaro, presso Alessandria, di 10 metri di luce.
7. Ponte sulla Bormida, di 15 metri di luce.
8. Galleria detta di Pietra Bissara, lunga 660 metri, rivestita intieramente in muratura, di 70 centimetri di spessore.
9. Viadotto detto di Pietra Bissara, opera colossale, che ben si può dir romana.
10. Ponte ad un sol arco di 40 metri di luce, a sistema di torri, detto di Maretta, sulla Scrivia.
11. Ponte obliquo in tre archi, di 20 metri di corda caduno, sullo stesso torrente.
12. Gran muro di sostegno in muratura di pietre.
13. Ponte ad un sol arco, di 40 metri di luce, egualmente a sistema di torri.
14. Altro ponte sulla Scrivia, di 40 metri di luce, fatto secondo il sistema ordinario.
15. Viadotto detto dell'Isola.

16. Altro ponte sullo stesso torrente, eguale al precedente.
17. Galleria detta di Craverina, lunga 860 metri, rivestita totalmente in muratura.
18. Ponte obliquo attraverso la Scrivia, di 3 archi, di 20 metri di luce caduno.
19. Galleria detta di Villavecchia, della lunghezza di 500 metri, rivestita con muro.
20. Altro ponte obliquo sempre sulla Scrivia, a 45 gradi e 5 archi.
21. Ponte ordinario come sopra, in 5 archi.
22. Scogliera in muratura, lunga 100 metri circa.
23. Galleria della Pieve, dell'estensione di 864 metri, rivestita di muratura.
24. Altra scogliera, presso la Pieve, lunga 500 metri.
25. Ponte a tre archi, sul rivo Traversa.
26. Scogliera detta di Sant'Anna, lunga 800 metri.
27. Ponte sul rivo Busalletta.
28. Galleria dei Giovi sull'Apennino, opera gigantesca, della lunghezza di 3100 metri, rivestita di muratura.
29. Galleria degli Armirotti, della lunghezza di 182 metri, rivestita di muratura.
30. Ponte obliquo sul torrente Polcevera, di 12 metri di luce.
31. Galleria di San Lazzaro a Genova, della lunghezza di 714 metri.

Tra Ponterosso e Pontedecimo, nella valle del Ricò, esistonvi 5 piccole gallerie dai 40 ai 120 metri di lunghezza.

A queste più importanti opere d'arte se ne devono aggiungere 100 circa altre di minore rilievo, consistenti in cavalcavia, viadotti, ponticelli ed acquedotti.

Tutta la linea è armata di doppio binario di rotaie (*rails*) con un gran numero di cambiamenti a due o tre vie. Le piatteforme sommano oltre a 200.

Il movimento in giornata puossi calcolare di 1000 viaggiatori al giorno, e per chilometro, e si può ritenere che su dieci biglietti se n'abbia sei di terza, tre di seconda ed uno di prima classe.

L'esercizio della strada fu aperto al pubblico ai 24 settembre 1848 fra Torino e Moncalieri; si prolungava sino a Cambiano il 14 dicembre stesso anno; a Valdichiesa il 5 marzo 1849; il 15 novembre ad Asti; il dì 1 luglio 1850 si apriva fino a Novi; addì 5 gennaio 1851 da Novi ad Arquata: quindi il 10 febbraio 1853 da Torino a Busalla, ed il 18 dicembre stesso anno per tutta la sua estensione fino a Genova.

POLIZIA DELLA STRADA

È proibito a chiunque estraneo al servizio della strada-ferrata, di introdursi sul suolo della medesima, di farvi traghettare carri, cavalli, od altre bestie, di scavalcare e rompere gli stecconati e le siepi, e di portare in qualunque modo incaglio al servizio della strada-ferrata, sotto pena di un'ammenda di L. 1 a 50.

Chiunque volontariamente romperà o guasterà le strade-ferrate od apporrà sulle medesime qualche corpo atto ad impedire il transito delle locomotive e vetture, od a farle sortire dai *rails*, od impiegherà a quest' oggetto un altro mezzo qualunque, sarà punito colla reclusione.

Se i detti fatti avranno cagionato un omicidio o ferite, i colpevoli saranno puniti, nel primo caso colla pena capitale, e nel secondo coi lavori forzati a tempo.

Se i crimini contemplati nel precedente articolo saranno stati commessi in riunione di più persone o con ribellione alla forza armata, i capi, autori, istigatori, o provocatori delle riunioni saranno considerati come autori dei crimini, e puniti colle stesse pene incorse da quelli che hanno personalmente concorso al crimine, quand'anche la riunione non avesse per iscopo diretto e principale la distruzione della strada.

Chiunque, per imperizia, disattenzione, imprudenza, negligenza od inosservanza delle leggi o dei regolamenti avrà involontariamente cagionato sulle strade ferrate o nelle stazioni o siti di cambio qualche accidente per cui sia stata ferita una o più persone, sarà punito col carcere estensibile a sei mesi, oltre una multa di lire 51 a mille.

L'omicidio di una o più persone commesso nelle dette circostanze sarà punito col carcere da sei mesi a cinque anni, oltre una multa di lire 500 a 3000.

Niuno potrà trattenersi sui cavalcavia con bestie aggiogate o disgiunte al momento del passaggio di un convoglio mosso da locomotiva, sotto pena di tutti i danni che avesse arrecato in caso di accidente.

Le guardie od altri agenti della strada devono, dopo aver chiamato all'ordine i contravventori alla precedente disposizione, espellerli anche colla forza dal suolo stradale, quando trovasi in corso un convoglio.

La resistenza alle guardie od altri agenti nell'esercizio delle loro funzioni sarà sempre considerata ribellione alla forza pubblica, e punita a termini del Codice penale.

SERVIZIO DEI VIAGGIATORI

NORME PRINCIPALI

L'orario delle partenze è regolato a tempo medio.

L'uffizio di distribuzione dei biglietti si chiude due minuti prima dell'ora fissata per la partenza nelle stazioni di Torino e Genova, e cinque minuti prima nelle stazioni intermedie.

La tariffa dei prezzi di trasporto dei viaggiatori è fissata sulle seguenti basi:

Per un posto di viaggiatore in vettura di 1a classe	L.	0 10	per chil.
Per un posto di viaggiatore in vettura di 2a classe	»	0 07	id.
Per un posto di viaggiatore in vettura di 3a classe	»	0 04	id.
Pei bagagli, ogni 100 chilogrammi calcolati di 10 in 10	»	0 04	id.

Pei convogli speciali dei viaggiatori sarà dovuto il dritto di lire 5 per chilometro, calcolando l'andata ed il ritorno.

Il trasporto dei militari sia in corpo che individualmente avrà luogo colla riduzione della metà sul prezzo dei posti di 2a e 3a classe, purchè sieno i medesimi provvisti di apposito foglio di via, sul quale sarà notato il n° del convoglio, e del giorno di partenza.

È facoltativo all'Amministrazione di rilasciare, quando lo reputerà opportuno, biglietti di 1a e 2a classe per l'andata da una ad altra stazione determinata, e pel ritorno da questa a quella, valevoli però solo pei giorni festivi, pel giorno antecedente e pel successivo, con una riduzione del 25 per 0[0.

Potrà inoltre la stessa Amministrazione introdurre tra gli stessi punti dei biglietti di abbuonamento individuale valevoli per sei mesi o per un anno.

Nel calcolo delle distanze e del peso, il chilometro e la decina incominciata si considerano come compiuti.

Il *minimum* però della tassa pel trasporto dei bagagli sarà di centesimi 40.

I bagagli possono essere assicurati per tutta la corsa mediante L. 0 10 ogni 100 lire di valore dichiarato.

Possono i viaggiatori portare in vettura, ed esenti da tassa, i bagagli di non maggiore peso di 15 chilogrammi, purchè non eccedano il volume di 0m. 50 × 0, 25 × 0, 30 e possano collocarsi senza incomodo dei viaggiatori sotto i sedili delle vetture.

Le armi da fuoco non potranno essere introdotte nelle vetture o nei vagoni, se prima non saranno consegnate all'ufficio della stazione onde riconoscere che non sieno caricate.

I ragazzi di età inferiore ai 7 anni sono ammessi gratuitamente nelle vetture, sempre che non occupino un posto di viaggiatore e sieno accompagnati. Gli ammalati, o chiunque travagliato da affezioni che possano recar incomodo o sgradimento, non sono ammessi nelle vetture.

I biglietti dei viaggiatori non sono validi se non sono impiegati nella corsa per cui furono distribuiti.

Il viaggiatore sprovvisto di biglietto all'arrivo, ne pagherà uno di 1a classe valutato dalla stazione più lontana.

Quegli che arriva con biglietto di classe inferiore a quella da lui occupata pagherà un biglietto di 1a classe per la stessa tratta di strada indicata sul biglietto di cui è portatore.

Chi arriva in una stazione col biglietto di destinazione ad altra di minor corsa pagherà un biglietto di 1a classe valutato dalla stazione indicata nel suo biglietto.

È proibito di fumare nelle vetture, salvo nei dipartimenti a ciò destinati.

Quando un viaggiatore voglia cangiare di classe, prenderà, per passare dalla 3a alla 2a o dalla 2a alla 1a, un biglietto di 3a classe, e per passare dalla 3a alla 1a, un biglietto di 2a; in ambi i casi egli dovrà essere munito dei due biglietti all'arrivo.

I viaggiatori devono presentare i loro biglietti alle guardie all'entrare nella stazione e nelle vetture, ed ogni qualvolta ne sieno richiesti anche pendente la corsa. Essi devono restituire i biglietti alla stazione di arrivo.

Oltre alle precedenti prescrizioni essi devono ancora osservare gli ordini di servizio dell'Amministrazione che saranno pubblicati o nelle stazioni, o nelle sale delle medesime.

Possono le guardie far uscire dalle vetture le persone che contravvengono a tali ordini e prescrizioni.

In tutte le stazioni è aperto un libro in cui i viaggiatori possono scrivere i loro reclami, e quando ne avvenga il caso, il capo-stazione ne trasmetterà copia per le occorrenti provvidenze all'Amministrazione.

Gli effetti perduti sulla strada o nelle vetture, e quindi consegnati a termini del Codice civile, se non sono ritirati secondo l'art. 688, saranno dall'Amministrazione delle strade-ferrate venduti a beneficio della cassa di soccorso degli operai addetti al suo servizio.

La consegna dei bagagli ha luogo in apposito locale nella stazione di arrivo sulla presentazione dei contrassegni per parte del viaggiatore.

Questi contrassegni non possono valere che per la corsa sopra indicatavi.

Se all'arrivo del treno uno o più dei colli portati sul bollettino non si trovasse, il viaggiatore deve avvertirne immediatamente il capo-stazione, dandogli una nota esatta degli oggetti contenuti in questi colli. Il capo-stazione dovrà contro il bollettino rimettere al viaggiatore una di-

chiara constatante il numero ed il peso dei colli non consegnati

L'Amministrazione non è risponsabile dei bagagli richiamati altrimenti che nelle condizioni qui sopra indicate.

Chi si presentasse a richiamare effetti non ritirati all'arrivo dei convogli senza presentare lo scontrino comprovante la consegna, potrà tuttavia ottenere tali effetti quando presenti una valida cauzione.

SERVIZIO SANITARIO

Un medico chirurgo col titolo e grado d'ispettore sanitario, è incaricato di tale servizio; le sue incumbenze sono:

Visita di constatazione di sanità degli agenti chiamati a far parte del personale di esercizio delle varie officine, ecc.

Visita di constatazione delle infermità che affliggono detto personale, e quindi della riacquistata guarigione.

Ispezione sanitaria generale due volte al mese.

In caso di sinistri, recare i primi soccorsi dell'arte sia ai viaggiatori, che al personale in servizio, ecc.

Accompagnare i convogli reali, di esperimenti, e quegli altri che la direzione crederà bene di indicargli.

Istruire il personale designato dalla direzione (1) sui primi soccorsi da dare ai feriti od affetti da improvvise indisposizioni.

Vigilanza e conservazione degli istrumenti chirurgici, delle cassette di soccorso, degli oggetti necessari al trasporto dei feriti, ecc.

Ciascuna delle principali stazioni e cadun convoglio è munito di quanto possa occorrere per le operazioni chirurgiche, medicazioni, trasporto degli infermi, ecc.

Il valente dottore Carlo Ravelli è incaricato di tale servizio per le ferrovie dello Stato, e per quella da Torino a Cuneo.

(1) Capi-convogli, guarda-convogli, capi-officine, assistenti, ecc.

ITINERARIO

Da Torino a Genova, Cenni sull'applicazione del vapore, Descrizione Geografica, Storica ed Archeologica di tutti i paesi attraversati, Alberghi, coincidenze, curiosità e commercio di ciascun luogo.

Torino

Sul peristilio di questa grande Stazione l'orologio segna che mancano pochi minuti per la partenza; signori, prendiamo il biglietto, consegniamo all'ufficio i bagagli, salutiamo i parenti e gli amici che ci hanno accompagnato alla stazione, ed entriamo nelle sale di aspettativa. Non vorremo metter a profitto questi pochi momenti ad acquistare alcune cognizioni sopra le ferrovie ed il vapore, di cui già sentite l'urlo, che è una specie di nitrito di questo cavallo del diavolo, quando è prossimo a lanciarsi sulle rotaie?

A Nicolò Cugnot, nato a Metz nel 1725, vuolsi attribuire la primiera applicazione del vapore al movimento dei carri: però la difficoltà di dar

loro una direzione conveniente, fece riuscire a vuoto quegli esperimenti, cui la sola invenzione delle strade ferrate poteva rendere di un pratico vantaggio. La prima strada di ferro venne costruita nell'anno 1804, nella contea di Cornovaglia dagli ingegneri Trevithict e Vivian: la loro macchina locomotiva, quantunque della massima imperfezione, si trascinava dietro un carico di diecimila chilogrammi, colla velocità di una lega per ogni ora, sur una lunghezza di diecimila chilometri.

Per una singolar aberrazione, coloro medesimi i quali occupavansi a quel tempo di strade ferrate e di macchine locomotive, andavano intimamente convinti, che il difetto di adesione delle ruote sulle rispettive rotaie offriva un ostacolo pressochè insormontabile. Di qui traevano la loro origine mille invenzioni, le une più bizzarre delle altre, quali sono a cagion d'esempio, le rotaie dentellate e certi pali di ferro, i quali appoggiandosi dall'una parte sul suolo dovevano dall'altra spingere la locomotiva: così dicasi di tanti altri trovati, che per amore di brevità, amiamo meglio ommettere. Finalmente, dopo uno spazio di otto anni, l'ingegnere inglese Bluckett ebbe a dimostrare che l'adesione naturale delle ruote di una locomotiva alla superficie delle rotaie, era piucchè bastevole a rendere sicura la marcia di qualsiasi pesantissimo carro.

Nel 1814, Giorgio Stephenson, povero operaio di miniere, divenuto uno dei principali ingegneri dell'Inghilterra, costruiva dietro a questo metodo la prima macchina locomotiva. La compagnia delle strade ferrate di Santo Stefano ne faceva acquisto di due nel 1829, e furono queste le prime locomotive che si vedessero in Francia. Tuttavolta, fattone esperimento, fu riconosciuto che la velocità loro non oltrepassava gran fatto i sei chilometri ad ogni ora. Per la qual cosa l'ingegnere Séguin trovava il mezzo di aumentare lo svolgimento e la forza del vapore nella caldaia della locomotiva, facendo passare la fiamma e l'aria calda del fornello per entro a numerosi tubi, i quali attraversavano la caldaia dall'una all'altra parte. Dal suo canto Pelletan scoperse il modo di accrescere l'attrazione del caminetto, collo introdurvi un getto di vapore: laonde avviene che a questi due ingegneri francesi debbasi serbare gratitudine pel prodigioso sviluppamento della potenza delle locomotive; col mezzo della quale si può raggiungere a'dì nostri un grado di velocità, che altre volte sarebbe sembrata una chimera.

Ma già la campana dello scalo annuncia che la partenza del convoglio è imminente. Non bisogna perdere tempo, si entra nel vagone dove s'invoglierà colle notizie storiche sulla città di Torino nelle differenti epoche.

Fra tutte le città italiane prima fu Torino, nei tempi recenti, nel movimento generale, ed essa esercitò sull'andamento delle cose della Penisola un' influenza di grandissimo rilievo. Nè minore fu la sua importanza nei tempi addietro, i quali le prepararono così splendida corona di gloria, e ne fecero, come disse il nostro Gioberti, il foco dell'elisse del nord della comune patria.

Le ingiurie dei secoli e degli uomini e l'alterna onnipotenza delle umane sorti distrussero i monumenti che avrebbero ricordato la storia degli avi; ma se Torino è città nuova per costruzioni ed edificii, non è tuttavia meno illustre delle città sorelle.

Abitata dapprima da una colonia di Liguri, secondo l'opinione più probabile, le memorie precise di questa città non risalgono oltre ai tempi d' Annibale. Il capitano cartaginese, venuto dalle Spagne in Italia, dopo superati gli ostacoli tutti di natura e d'arte, e debellati i popoli che gli contrastavano il passo, scese le Alpi, e posto il piede nelle fertili pianure subalpine, richiedeva d'alleanza le genti nostre. Fin d'allora Torino fu quella che doveva essere dappoi, il baluardo dell'Italia. S'oppose all' invasione cartaginese, ma, in guerra coi finitimi Insubri (abitatori della sinistra del Po), venne facilmente in potere dell'invasore; e l'esempio

di Torino, gettando lo spavento nelle altre terre, agevolò ad Annibale il passo e la vittoria sugli altri popoli.

Pare che in seguito Torino sia stata retta da Cozio Re, che diede il suo nome alle Alpi nostre, di cui, da Augusto, gli era stata commessa la custodia, e che all'imperatore romano eresse un monumento che i viaggiatori visitano a Susa, con maraviglia, come opera insigne di arte.

Ma cessata l'indipendenza delle genti subalpine, vinti e domati i Salassi, abitatori di quelle provincie che or hanno nome di Valdosta e di Canavese, Torino fu ridotta a colonia romana ed ebbe nome da Augusto, che qui ed in Aosta stabilì prefetti dell'impero.

Successero le invasioni straniere in Italia; i Longobardi occuparono questa Penisola, che venne concessa in feudo ai primari capi di quelle orde. Agilulfo, marito di Teodolinda, vedova d'Autari, che fu fondatrice della chiesa di Monza, nel VI secolo dell'êra volgare, reggeva come duca la marca di Torino. E non tornerà nuovo od inesplicabile il ravvicinamento che noi abbiam fatto testè tra il fondatore della cattedrale nostra di S. Giovanni e la pietosa patrona della chiesa ove si conserva la corona di ferro.

Carlo Magno vinse tra Susa e Torino i Longobardi e precisamente in quel luogo ove ora sorge il comune di Chiusa. Colà eransi abbar-

rati i difensori con a manca i colli ed i monti, sovr'uno dei quali, detto Picheranio, siede la bellissima abbadia di S. Michele, cara pei benefizii arrecati dai monaci, e per la pietosa leggenda della Bell'Alda, con a destra la Dora, la quale s'apre appena uno stretto valico tra quelle forre. Torino seguì le sorti della guerra, ma continuò ad esser retta da proprii duchi.

Arduino, re d'Italia, marchese d'Ivrea, conte di Torino, erede della corona d'Italia fu, come provò il cav. Cibrario, lo stipite della Casa Regnante di Savoia.

Sullo scorcio del secolo XI Torino reggevasi a comune; ma poco dopo cadeva in balìa del suo vescovo: era acquistata, perduta, riguadagnata con varie vicende dai principi di Savoia, i quali, mercè del matrimonio di Oddone I con Adelaide di Susa, avevano cominciato a costituire in questa valle un nocciolo di reame che, secondo le parole del testamento di un antico principe, doveva crescere coi secoli e col corso del Po.

La storia non racconta sventure, ma non fatti rilevanti fino ad Amedeo VI, il *Conte Verde*, il quale venne riconosciuto definitivamente sovrano di questa città: da quell'ora tra la città ed i sovrani si strinsero quei nodi d'affetto che tristizia di tempi, mutar di condizioni non valsero a menomare giammai, e

che onora così il merito della Stirpe che l'ottiene, come la fedeltà del paese che ne è ricambiato.

Al Conte Verde re Carlo Alberto dedicò un monumento, variamente giudicato dagli artisti, sulla piazza che piglia il nome da quella città, che memore dello Statuto conservatole dal vincitore dei Bulgari e suo primo signore, aveva divisato di alzargli un monumento forse più modesto, ma non meno onorevole nè men bello.

In Torino pronunziò Amedeo un laudo fra le due rivali repubbliche di Genova e di Venezia, ed in tal modo il conte di Savoia cominciava ad aver quell' influenza nei consigli e sull'indirizzo della Penisola che i tempi seguenti e la venerazione dei popoli dovevano accrescere vieppiù.

La sedia però di questo governo che occupava non piccola parte della terra italiana era di là delle Alpi, appiè di quei monti ove per volontà di Tommaso I di Savoia era sorta Ciamberì. Emmanuel Filiberto, dopo vinta la battaglia di S. Quintino e riscattato col patto di Château-Cambrésis quel reame che suo padre Carlo III il Buono aveva perduto nelle lotte con Francia, trasportò in Torino la somma della cosa pubblica.

Questo sovrano, il quale fu non meno prode

sui campi di battaglia che esperto nei consigli di pace, instaurando il governo a quella temperata monarchia che non escludeva nè la libertà dei popoli nè l'unità nell' indirizzo della amministrazione, stabiliva in Torino lo Studio che era dapprima a Savigliano ed a Mondovì, la Camera ducale e gli altri ufficii governativi. Da quel giorno la Monarchia di Savoia cominciò a più risolutamente e più energicamente incarnare il gran concetto di Umberto I.

Emmanuel Filiberto, guerriero ed apportatore di pace, è mirabilmente effigiato dal Marrocchetti nella statua equestre che sorge sulla piazza di S. Carlo, e che è uno de' più pregevoli capo-lavori del valente nostro concittadino.

La storia di Torino è quella dei duchi di Savoia, che furono poscia, con Vittorio Amedeo II, re di Sardegna. Prima fra le piazze di guerra d' Italia, munitissima per arte colla cittadella e colle mura erette da Emmanuel Filiberto, sui disegni di quel Pacciotto d'Urbino che fortificò Anversa, e per l'indole bellicosa e temperante ad un tempo degli abitatori, fu sempre di spiriti governativi, e prese larga e splendida parte alle guerre che nei due secoli scorsi devastarono per varie cagioni l'Europa. Memorabile fra tutti fu l'assedio del 1706, sostenuto contro l'esercito di Francia capitanato da Marsin e dal duca d'Orléans, sotto Luigi XIV. La

costanza ed il valore dei Torinesi, il sacrificio di Pietro Micca, l'aiuto degl'Imperiali condotti da quel genio di guerra che fu Eugenio di Savoia-Carignano, impedirono la caduta di questa città, ultimo baluardo della Monarchia. Il Marsin, morto in battaglia, fu sepolto nella chiesa dei cappuccini della Madonna di Campagna, piccolo sobborgo di Torino; a Pietro Micca fece Carlo Alberto erigere un monumento nel cortile dell'Arsenale.

Ripigliamo il filo della storia di Torino. Al regno di Emmanuel Filiberto successero quelli non meno illustri di Carlo Emmanuele I e di Vittorio Amedeo I. Carlo Emmanuele edificò la stupenda cappella ove è deposta la S. Sindone: e nello strepito delle armi fra cui erigeva l'Arsenale, non dimenticò le lettere. Il castello di Millefiori che era sulla strada che mette a Stupinigi, ed il Parco che è lunghesso il Po sulla sinistra, accolsero sovente i primi fra i poeti italiani del suo secolo, e la musa di Tasso e di Marini celebrò i luoghi ameni e la regale ospitalità del Duca. Ora Millefiori è distrutto, ed il Parco è manifattura di tabacchi e di carta, bella per importanza, per numero di operai, per disciplina che in essa regna e per prodotti. *Cadono le città, cadono i regni,* cantava Torquato, e non è meraviglia se l'indole del secolo influì sulla destinazione d'una villa principesca.

Morto Vittorio Amedeo I lasciando in minorità i suoi figli, Torino fu contristata pei torbidi della reggenza. I Piemontesi, teneri dell'indipendenza della patria, seguirono pressochè tutti la bandiera e la fortuna di Tommaso, principe di Savoia-Carignano, il quale contrastava a Cristina di Francia il diritto alla reggenza. Cristina fondò il castello del Valentino, che si specchia maestoso nel Po e guarda il bellissimo anfiteatro della collina, ridente per clima e per ville liete per postura e per arte. Il Valentino, dopo essere stato ricetto di principi e luogo di regali solazzi è ora consacrato all'Esposizione che ad ogni lustro fa l'Arte piemontese de'suoi prodotti. Ed in Piemonte le arti non la cedono al rimanente dell'Europa.

Tommaso fu lo stipite dei principi di Savoia-Carignano. Guerriero fortissimo nelle campagne d'Italia e di Spagna, ambizioso, com' è dato esserlo ai grandi, ebbe in un monumento del Gaggini, nella cappella della S. Sindone, meritato onore da Carlo Alberto, che per tanti rispetti si rassomigliò all'illustre suo avo.

Vittorio Amedeo pubblicò il primo in Europa un codice di leggi che fu celebre col titolo di RR. Costituzioni, ed ebbe il non piccolo merito di ottener le lodi dei legislatori francesi sotto la repubblica e l'impero, e quelle di Federico il Grande.

Le guerre ancora fecero illustre il regno di Vittorio Amedeo II, che unì la Sardegna ai dominii della Casa-Savoia, ed accrebbe di nuove provincie gli Stati della Valle del Po. Ma nella guerra non dimenticò gli studii della pace e le arti: edificò il Palazzo Reale, il Teatro, il Senato, l'Università, la Basilica di Soperga, ove riposano le ceneri venerate dei re nostri, e che sorge monumento della vittoria dell'esercito piemontese sulle falangi dell'orgoglioso Luigi XIV, che aveva invaso le provincie subalpine.

Carlo Emmanuele III guerreggiò con lieta fortuna in Italia, ed il Regno andava consolidandosi e la capitale crescendo di bellezza e di lustro sotto i successori di lui, fin che scoppiò quella rivoluzione di Francia che arse tanta parte d'Europa. Per cinque anni esercito e popolo piemontese lottarono cogli invasori già superbi delle spoglie di molte parti d'Europa: i nostri caddero onoratamente a Rauss, a Montenotte, a Millesimo, a Mondovì, cogli encomii degli stessi nemici, e di quel Bonaparte che disse valer più un reggimento del re di Sardegna che non la repubblica Cisalpina.

Restaurata nel 1815 la pace e le monarchie d'Europa, la Casa di Savoia lasciava l'isola di Sardegna, ov'erasi ricoverata: in memoria dell'auspicato ritorno, il popolo di Torino eri-

geva il tempio alla Gran Madre di Dio, sulla destra del Po; bello e maestoso edifizio, se non che forse troppo servilmente riproduce il Panteon di Roma: ed il municipio commetteva allo scultore Spalla un ritratto equestre di Vittorio Emmanuele I, il quale venne allogato nella gran sala del Civico Palazzo.

Al Regno, dal congresso di Vienna, era riunita una nuova ed importante provincia italiana, Genova e la Liguria.

Il governo di Vittorio Emmanuele fu di corta durata: venne condotto a termine il ponte sul Po: sotto quello di Carlo Felice, si eresse il Museo, ove si accolgono tanti tesori delle scienze naturali e di antichità egiziane: i monumenti antichi di Torino furono allogati nel palazzo dell'Università. Questi monumenti provenivano dagli scavi fatti per allargare il pomerio della città e dai *ripari* o mura, che rase sotto la francese dominazione, allora si toglievano affatto onde dar luogo ad eleganti passeggi ed a nuovi quartieri. Sotto il governo di Carlo Felice venne pure eretto il ponte stupendo che è sulla Dora, e che s'intitola di *Mosca*, dall'illustre architetto, che concepì l'ardito disegno.

Ma le costruzioni s'accrebbero rapidamente in ispecie sotto il regno di Carlo Alberto. Estinta la linea primogenita, Carlo Alberto, della stirpe di Savoia-Carignano, nel 1834 venne al trono. Ed

egli illustrò il trono colla gloria degli studii, delle armi, della sventura, del sacrifizio, colla gloria d'una grande idea accarezzata nel silenzio, propagata coll'esempio e colla forza morale. Preparò le armi e gli spiriti alla guerra dell'indipendenza--riformatore delle patrie leggi, compì l' opera di legislatore civile col concedere uno Statuto politico — riformò l'amministrazione del regno, riordinò la beneficenza pubblica, restaurò il Collegio delle Provincie, nobile e sapiente istituzione di Vittorio Amedeo II— colle arti accrebbe il lustro di questa città che dotò di monumenti—eresse l'Accademia di Belle Arti — raccolse una delle principali Gallerie d'Armi che si ammirino in Europa—stabilì la Pinacoteca— e delle armi raccolte, e dei quadri tolti alle regali stanze fece dono generoso allo Stato — accrebbe di nuovi istituti e di nuove cattedre l'Università. — La posterità grata e maravigliata di questo miracolo di fede, di grandezza e d'eroismo in un secolo abbietto e ciarliero, lo acclamò *Magnanimo*.

La città seguì maravigliosamente l'impulso e l'indirizzo che le era dato: l'Accademia Filarmonica accolse in geniali e splendidi convegni i cittadini: l'Accademia Filodrammatica dilettò i Torinesi colle sublimi opere dei due ristauratori del teatro italiano, nostri concittadini, Alfieri Vittorio d'Asti, ed Alberto Nota da Cuneo; Asili

d'Infanzia, e stabilimenti educativi d'ogni maniera, eretti da quell'anima cristiana e pietosa che fu il conte di Barolo, e dalla carità cittadina; il Ricovero di mendicità, l'Ospedale Cottolengo, quello di S. Luigi ed il Manicomio compirono il vasto sistema della pubblica beneficenza sapientemente ordinata da Vittorio Amedeo II colla creazione dell'Ospedale generale di Carità, dell'Albergo di Virtù e dell'opera la Mendicità Istruita: al riposo dei morti si dedicò un nuovo Cimitero, che ora è una necropoli ricca di pregevoli mausolei d'illustri famiglie e d'uomini benemeriti: fra questi additasi il sepolcreto di Santa Rosa, di Pinelli e fra poco quello di Gioberti e di Balbo, due nomi che basterebbero per sè soli alla gloria non che d'una città, d'una nazione. Il carcere penitenziario-agricolo della *Generala* pei giovani venne fondato: i caffè, massime quelli di S. Carlo, il Nazionale, dei Giardini Pubblici vennero eretti od abbelliti dalle arti—il gaz luce allegrò la città—il lastrico venne elegantemente rifatto—le botteghe con nuovo lusso vennero restaurate con marmi e con dipinti, per cui in tal parte Torino vince forse le altre città italiane e forse non è vinta da altre città dell'estero.

Le industrie sotto il regno munifico di Carlo Alberto prosperarono: i lavori e la fonderia dei Colla, dalla quale uscì il cancello del Palazzo reale, la statua del Conte Verde; gli stupendi

mobili del Moncalvo, del Bertinetti e la grande manifattura in ferro di Pietro Ropolo — ben provano quale ne sia stato il progresso.

La battaglia di Novara colle speranze di Carlo Alberto troncò quelle pure d'Italia: Vittorio Emmanuele II raccolse la corona del padre, ed in questatrepida pace d'Europa, peritosa di guerre che ad ogni tratto la spaventano, di rivoluzioni che la minacciano e di fazioni che la dilaniano, colla lealtà, col consolidare le libertà concesse, coll'accrescere, propagare e far sicuri i commercii, alzò a nuovo lustro il paese, che lo saluta col titolo, in questi tempi nuovo e glorioso, di Re galantuomo.

Il Piemonte, e Torino specialmente, seppero usufruttuare le libertà concesse: lo spirito d'associazione destatosi creò intraprese d'ogni genere, fece coprire il reame d'una rete di strade di ferro che dello Stato faranno tra breve l'arteria principale del commercio dell'Europa mediterranea, mercè del porto di Genova e delle linee del Lukmanier, di Novara, di Savoia e di quella che da Cuneo accenna alle ferrovie del mezzodì della Francia: i telegrafi elettro-magnetici collegano cogli interessi commerciali delle altre piazze, quelli altresì di Torino: è progettato un Dock o magazzino di deposito nella capitale, che è centro del sistema ferroviario: gl'istituti di credito fioriscono e s'accrescono: il recinto della città si allarga per far luogo a nuovi edifizi e ad una

popolazione che in trent'anni s'accrebbe d'un terzo: un acquedotto condurrà acque salubri nella città, e darà campo a stabilire fontane sulle vaste piazze che l'abbelliscono.

Coi commerci il Piemonte assicurerà vieppiù la sua indipendenza ed accrescerà quell'importanza politica che gli venne sempre dalla postura, dalle armi, pel senno de'suoi abitanti, per la sapienza della Dinastia che lo governa.

Nè perciò le nuove condizioni economiche le quali si svilupparono colla libertà politica influiscono sul carattere del paese e lo materializzano, come avvenne altrove: lo spirito di religione, di beneficenza, di moralità corregge, nobilita le tendenze industriali: chiunque visita gli ospedali, i ricoveri, i collegi scientifici, le scuole, i templi che i nostri maggiori hanno aperti e che i nipoti conservano, e quelli che la pietà dei nostri contemporanei ha innalzati e massime la chiesa di S. Massimo, l'Ospedale di S. Luigi, il Manicomio, l'Istituto tecnico, facilmente sarà convinto di quanto abbiamo asserito.

Faccia Dio che questa città continui nella libertà a rivolgere le sue cure allo sviluppo dei beni morali e materiali: e che non le manchi quella temperanza e quell'alacrità che formò sempre la grandezza del Piemonte, ed essa continuerà ad avere quell'influenza che assicurò le sorti del Regno e l'egemonia dello Stato sul rimanente della Penisola!

Moncalieri.

Stazione distante da Torino otto kilometri. Durata del tragitto 15 minuti.

Moncalieri, città capo-luogo di mandamento, sta sul declivio di un fruttifero colle a destra del Po, che le scorre ai piedi. Molto deliziosi sono i poggi che in lieto anfiteatro le si stendono a sinistra. Appartengono a Moncalieri i sobborghi di Meirano, Navina, Mercato, Airali e le borgate di Pallera, Moriondo, Tagliaferro, Danducchi e Rossi.

Nella parte più elevata della città evvi la magnifica mole del Regio Castello, a cui si sale a manca per un piano inclinato, cui ombreggiano fronzuti olmi, simmetricamente piantati.

Il Regio Castello di Moncalieri non fu dapprima che una villa di delizie, statavi eretta d'ordine della duchessa Jolanda di Francia, reggente degli Stati di Savoia, mentre ancor viveva il B. Amedeo IX, suo sposo.

Fu poi essa ampliata e viemmeglio abbellita dal duca Carlo Emanuele I, e più ancora dalla duchessa Cristina di Francia. Venne poi condotta a quella magnificenza che tanto si ammira dai colti stranieri, nel 1775, sul disegno che il re Vittorio Amedeo III fece eseguire dall'architetto Francesco Martinez, siciliano.

Ponte sul Fiume Po a Moncalieri

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOI

Morirono in essa Vittorio Amedeo III nel 1796, e Vittorio Emanuele I nel 1824. Le suppellettili di questo Castello sono sui disegni del valente Leonardo Marini. Esistono nella Regia Cappella due egregi quadri di Carlo Dolci. Nel tempo dell' occupazione francese, questo superbo edificio aveva sofferto non pochi danni; ma dopo il ritorno dei Reali di Savoia venne convenientemente riattato. Questo Castello, dove dimoravano nei bei mesi dell' anno nella loro adolescenza il regnante Vittorio Emanuele II ed il duca di Genova, forma presentemente l'ordinaria dimora, nella bella stagione, della Famiglia Reale.

Fra gli abbellimenti dei quali erasi concepito il pensiero, dopo la ristorazione politica, fu una galleria da essere ornata di quadri rappresentanti le militari fazioni in cui i principi dell'augusta Casa di Savoia ed i loro eserciti grandemente si segnalarono.

Salito lo scalone che dà adito al piano superiore di questo palazzo, volgendosi a manca si entra in una grande sala dove, oltre a varii quadri rappresentanti persone Reali, è degno d'osservazione un basso-rilievo di marmo bianco, dello Spalla, che rammemora come il re Vittorio Emanuele, a cavallo, seguìto dal suo reale corteggio, ritornò felicemente nella capitale del Piemonte l' anno 1814, di ritorno dalla Sar-

degna. — Delle mura che altra volta cingevano questa città, esistono ancora non pochi tratti; e rimangono gli avanzi delle torri che la munivano, e delle porte con ponti levatoi, per cui vi si aveva accesso. In varie parti della città esistono palazzi di cui ebbero ed hanno tuttora il possesso le nobili famiglie dei Cavoretto, dei Sostegno, dei Pamparato, dei Borgoni, dei Mombello, dei Nuvoli, dei Grana; ed altri ve ne hanno, posseduti da civili e distinti casati, quali sono i Boccardi, gli Appiani, i Pateri, i Fontana, i Praci, i Roccati, i Boniscontri, i Gozzetti, i Lino, i Borgies, i Bernasconi. Un'abitazione assai ampia e comoda è pur quella spettante alla metropolitana di Torino. — Il magnanimo re Carlo Alberto fondò un nuovo Collegio, la cui mercè si provvedesse vieppiù all' istruzione dei giovanetti di civile condizione, e si eccitasse viemmeglio l' emulazione tra i varii collegi dei Regi Stati. Scelse a tal uopo l'antico edifizio di questa città, già abitato dai frati Francescani, e ne affidò la cura nel 1836 ai padri Barnabiti: questo palazzo, condotto per sovrana munificenza a sì utilissimo scopo, fu dichiarato Reale, e titolato col nome di *Collegio Carlo Alberto*. — Verso la metà della collina che si estende verso Testona, evvi il Regio Stabilimento ortopedico, il primo che si vide nella nostra Penisola, instituito nel 1823

dal dott. Borella, che tuttora meravigliosamente lo dirige. Mercè certi suoi apparati, corregge varie sconciature del corpo, in ispecie piedi, gambe, ginocchia, e colonne vertebrali. Gli apparati che il benemerito Borella con tanto genio inventò e perfezionò, sono infatti riconosciuti molto ingegnosi e proficui dall'Accademia delle Scienze, dall'Istituto Italiano, e dai più celebri chirurghi d'Italia. — Vi si fanno due fiere, una in aprile, e l'altra il 29 di ottobre: quest'ultima è molto frequentata, tanto dai negozianti come da un gran numero di Torinesi, massime di quelli che villeggiano in autunno sui vicini colli. Moncalieri, nel 1228, non era se non una piccola villa, detta *Magione di Sant'Egidio*. Alberghi principali sono quello dell'*Orso* e lo *Scudo di Francia*.

I viaggiatori trovano alla stazione un servizio di Omnibus per Carignano, ed altri paesi limitrofi alla medesima.

Truffarello.

Stazione distante da Torino kilometri tredici, durata del tragitto minuti 23.

Comune del mandamento di Torino, da cui sorge a scirocco. La positura del suo principale abitato è sulla sommità della collina, e vi sono

annesse varie borgate. Le produzioni territoriali sono specialmente il vino, ed ogni sorta di cereali, in quantità doppia del necessario agli abitanti. Vi sono ancora le traccie dell'antica chiesa di S. Pietro di Celle, ove si pretende che esistesse un villaggio dello stesso nome, che cadde all'epoca della distruzione di Testona. L'edificio più considerevole è il vecchio castello già posseduto dai Vagnone. Il marchese di Cavour, dopo averne acquistato una parte, la riduceva a stupendo palazzo, donde si gode la vista di ampio orizzonte. Già nel secolo XI questa terra apparteneva ai nobili Vagnone che vi possedevano il castello, in allora assai forte: ma eglino circa il 1200 non trovandosi più in grado di difendere quella rôcca, l'alienarono al comune di Chieri, che subito dopo tale cessione ne investì gli stessi Vagnone come feudatarii. Filippo Vagnone, de'signori di Truffarello, fu cavaliere aureato, poeta coronato, grande scudiere e consigliere di Stato di Bianca Paleologa, duchessa di Savoia, e del duca Giovanni Carlo Amedeo, ed a nome dei medesimi andò ambasciatore a varii gran potentati: scrisse un volume di eleganti versi latini, intitolato: *Liber deliciarum*. Fu sepolto nella chiesa di San Francesco di Moncalieri, ed ivi gli fu eretta una statua marmorea, coronata di alloro, con una collana al collo, la quale fece credere ad

alcuni che l'illustre Filippo Vagnone fosse cavaliere del collare di Savoia. — Nel 1553 i Cuneesi, nel bollore della guerra mossa dai Francesi contro la Casa di Savoia, coll'assentimento del Duca ottennero dal maresciallo di Brissac una neutralità per la loro piazza e pel loro territorio; ma questa convenzione venne meno per la morte del Duca. Ora, s'egli è vero che Cuneo si trovò nel timore d'un vicino terribile assedio, è vero altresì che si credette fortunata di avere a governatore un Paolo Vagnone, de'signori di Truffarello, eccellente uomo di guerra, che fu il primo a provvedere quella piazza di buone fortificazioni, accomodandole al nuovo genere di assedii, alzando una cortina dalla parte del Gesso, vestendo di mura il bastione dell'Olmo, ed il rivellino alla porta della Pieve, costruendo tre cavalieri ai bastioni di Caraglio e della Torretta, facendo strade coperte ed altre opere assai vantaggiose. Quando poi il 2 di maggio del 1557 il maresciallo di Brissac appressavasi a Cuneo, al Vagnone era succeduto il conte Carlo di Lucerna, il quale lodò sommamente e compì le opere già fattevi dall'egregio Vagnone. — Popolazione, 1,200 abitanti.

La stazione di Truffarello serve anche pella ferrovia di Cuneo, con cui fa un servizio cumulativo.

Cambiano.

Stazione distante da Torino kilometri 17, durata del tragitto minuti 30.

Giace a scirocco da Torino: sono sue frazioni i luoghi detti Suissone, Graitesca, Petto di Cassano, Molinato, Broglia, Galli, Petto del Becco, ed alcuni aggregati di rustiche case nei siti che chiamansi di Giaietto e Po Morto. Le campagne ne sono inaffiate dal torrente Bauna, che nasce ai confini di Villanova d'Asti. Una sorgente di prosperità per questo paese proviene da 40 piante di filatoi, poste in moto dalla forza dell'uomo per mancanza di acqua perenne. Servono esse a filare e torcere le sete grosse, oltre una grande quantità di cotone per uso dei fabbricanti da stoffa di simil genere. Durante l'inverno, ed eziandio nelle altre stagioni, quando si può riposare dai campestri lavori, più di seicento persone dei due sessi sono occupate intorno ai predetti filatoi. A poca distanza dall'abitato, verso ponente, evvi un rialto con una cappella denominata *Malmontèa*, ove i contadini scavando il terreno rinvennero cadaveri ed ossa umane. Credesi che ivi succedesse una fiera mischia tra i Tedeschi e i Francesi, e che i primi, per avervi avuto la peggio, dessero al sito il nome. Vi sono due annue

fiere, una ai 16 agosto, l'altra ai 4 novembre. Ogni lunedì vi si tiene mercato per la vendita degli erbaggi e delle frutta. — Cambiano, sotto i marchesi di Torino, era una villa del territorio di Chieri. Federico I Barbarossa, avendo distrutta la città di Chieri nel 1155, i signori di Cambiano concorsero a riedificarla. Non ebbero questi signori da principio altro titolo che li distinguesse tranne quello del luogo. Un ramo di essi, dapprima stabilitosi a Chieri, si traslocò poscia in Savigliano, allorchè questa città si resse a comune, ed ivi fu ascritto fra le principali famiglie. Giacomo, sindaco del comune di Savigliano nel 1254, intervenne per esso all'accordo fatto coll' abate di Staffarda: Guglielmo, con titolo di *Signore*, è scritto testimonio al trattato di pace tra Cuneo ed Asti nel 1278. Da Giacomo I nacque Adamo, padre del celebre giureconsulto Comotto e di un Giacomo, onde venne una posterità assai numerosa, che si apparentò colle migliori famiglie di Piemonte, con gli stessi marchesi di Saluzzo, ed in ogni secolo produsse insigni personaggi, ed altri che acquistarono i feudi di Rodolfia, di Corte, di Cartignano, di Celle, di Paeres e di Castelmagno. In appresso, Carlo Emanuele I infeudò Cambiano al conte Scoto, piacentino, capitano di una compagnia di cavalli, in rimunerazione de'suoi militari servigi.

Dopo la morte di costui acquistarono tal paese i Borgarelli, gentiluomini di Chieri, dei quali il primo fu Alessandro, governatore del castello e del marchesato di Ceva.

Di questi furono Melchiorre, signore di Corveglio, di Poirino, di Santena e Baglio di Avigliana: Ottavio, generale e comandante della fortezza di Montmeillan. Il casato dei Borgarelli acquistò inoltre per maritaggi la contea di Beaufort, noverò fra i suoi molti distinti capitani di cavalli, e venne ascritto alla nobiltà d'Alba ed a quella d'Alessandria. Nacque in Cambiano il conte Guglielmo Borgarelli, cav. gran-croce; fu egli primo segretario di Stato per gli affari interni, primo presidente del R. Senato di Piemonte, e nel 1822 ebbe la carica di ministro di Stato: cessò egli di vivere nell'anno 1830. Onorò recentemente questo paese l'egregio Lorenzo Martini, prof. di medicina legale, polizia medica ed igiene, consigliere del magistrato del protomedicato, conservatore del vaccino nel Piemonte, e segretario della giunta sul vaccino: fu dapprima professore di fisiologia, e scrisse varie riputate opere mediche, filosofiche e letterarie. La sua *Fisiologia* gode una gran rinomanza fra i cultori dell'arte medica, e fu voltata in francese dal dott. Ratier. Lo ebbero a socio onorario la società medico-chirurgica di Bologna e la società Gioenia di Ca-

tania; lo ebbero a socio corrispondente le Accademie seguenti: l'istituto di Parigi e la società di scienze, arti ed industria di quella città: la società filosofica americana di Filadelfia; l'accademia imperiale di Rio-Janeiro: l'accademia medica di Madrid, di Napoli, di Livorno e di Lovanio: l'accademia di scienze e lettere d'Alessandria: l' accademia imperiale di Padova, ecc. ecc. — Popolazione, 2,500.

Coincidono con questa stazione varii servizii pubblici per Chieri, Poirino, Pralormo, La Montà, Canale ed Alba.

Pessione.

Stazione distante da Torino kilometri 22, durata del tragitto minuti 39.

Membro di Chieri, anticamente era munito di un castello, che in vetusti documenti vien detto *Castrum Patianum*. Una carta di concambio del 1034 lo denomina *Pacianum*. Addì 26 d'ottobre del 1366 il podestà di Chieri mandava agli abitanti di Pessione l'ordine di custodire giorno e notte il loro castello: in quest'atto e negli altri dei secoli posteriori è sempre chiamato *Castrum Pecioni*. Presso questa stazione trovasi l'*Albergo del Pesce*.

Valdichiesa.

Stazione distante da Torino kilometri 27, durata del tragitto minuti 48.

Antico castello posto ai confini della provincia d'Asti a ponente di questa città, da cui è distante 30 chilometri. Fu signoria dei Solaro di Breglio, e dei Doria di Ciriè. Coincide con questa stazione una vettura per Villanova, del concessionario Chiales.

Dusino.

Stazione distante da Torino kilometri 36, durata del tragitto un'ora, minuti 2.

Comune nel mandamento di Villanova di Asti; vi scorrono due torrenti, cioè il Triversa e lo Stenevasso, il primo che ha le fonti in vicinanza di Castelnuovo, l'altro che scaturisce presso il luogo di Ferrere. S'innalza nel comune di Dusino un fertile ed ameno colle, denominato di Traversole, che principiando da una frazione detta Cassine Antoniazzi termina al disotto del principale abitato. Il terreno ne è cretaceo misto di ghiaia, di cui vi sono alcune cave. È ricco di vigneti che forniscono vini eccellenti.

Viadotto di Stenevasso

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

Vuolsi che nel medio evo ivi sorgesse un villaggio detto *Sparvaria*.

Eravi anticamente un castello di cui si veggono ancora gli avanzi presso al molino di Traversole, spettante alla comunità di Villanova; vi esistono ancora i ruderi di un'antichissima chiesa sotto l'invocazione di S. Martino. Gli abitanti sono di forte complessione e d'indole bellicosa.

Dusino, siccome narra il cronista astesano, fu obbligato dal comune d'Asti a concorrere insieme colla vicina villa Supponitum, con Solbrito e con Corveglia alla fondazione di Villanova d'Asti nel 1248. Noteremo di passaggio che Supponitum, villa ora scaduta, fu già del conte Suppone di Asti. Dusino fu dei primi feudi degli Usinari di Camerano, dei quali ne venne investito un Raimondo dal marchese di Busca Manfredo Lancia nel 1250. Ne furono anche signori in parte i Baudrani. L'ultimo degli Usinari di questo ramo fu Gian Francesco. Questo feudo fu quindi venduto al Demanio ducale ed alienato al medico Goria d'Asti. In prossimità di questa stazione, verso Villafranca, è degno di ammirazione il magnifico viadotto della strada ferrata sul torrente Stenevasso e sulla strada Reale, di 5 arcate, 14 metri di luce; è lungo 70 metri. Popolazione, 800 anime.

Villafranca.

Stazione distante da Torino kilometri 42, durata del tragitto un'ora e 16 minuti.

Capo-luogo di mandamento nella provincia d'Asti. È situata in magnifica posizione. Le fanno corona le amene villeggiature Antoniassi, Arbosia, Serralunga e Montalbruna.

Non molto distante le scorre il torrente Traversa. Il suolo produce discreta quantità di cereali. Gli abitanti vendono una maggior parte de' loro prodotti sui mercati di S. Damiano e d'Asti.

Villafranca fu patria di Monsignor Goria, vescovo di Vercelli, tanto celebre in diritto canonico. Abitanti, 2,000.

San Damiano.

Stazione distante da Torino kilometri 50, durata del tragitto un'ora, minuti 27.

Capo-luogo di mandamento nella provincia d'Asti, trovasi alla manca del Borbo a libeccio d'Asti, da cui è distante 8 chilometri; la sua positura è in un piano elevato; gli sono unite alcune borgate.

Il torrente Borbo, o Borbore, che nasce nel

territorio di Canale, bagna il territorio di S. Damiano e va a metter capo nel Tanaro, in vicinanza d'Asti.

Ad avvivarvi il commercio si fa un mercato nei giorni di lunedì e venerdì di ogni settimana, e due fiere annue; la prima alli 20 e 21 di marzo, e la seconda nel secondo e terzo giorno di novembre. Popolazione, 7,000 anime.

I Provenzali avendo distrutti i luoghi di Gorzano, Tuerdo, Lovazzolo e Marcellengo, i loro abitanti uniti fondarono il villaggio di S. Damiano che fu denominato d'Asti, perchè presto lo occuparono gli Astesi.

Il Visconte di Milano, divenuto signore d'Asti, conchiuse nel 1375 una transazione per cui cedette questo luogo a Secondotto, marchese di Monferrato.

Nel 1551 era in potere del Brissacco quando il duca Ferrante Gonzaga, governatore dello Stato di Milano, venne coll'esercito imperiale a stringere d'assedio questo fortificato luogo, da cui dovettero poscia allontanarsene.

Nativo di S. Damiano d'Asti è il generale Fassio, che militò da prode sotto i vessilli francesi, e dopo la caduta di Napoleone si condusse in Grecia; colà combattè valorosamente per l'indipendenza di quell'eroica nazione e morì sul campo di battaglia. Di lui fanno onorevole cenno gli storici delle ultime guerre della Grecia.

Coincidono con questa stazione varii servizii pubblici per Alba, Magliano e Priocca.

Asti.

Stazione distante da Torino kilometri 57, durata del tragitto un'ora, minuti 42.

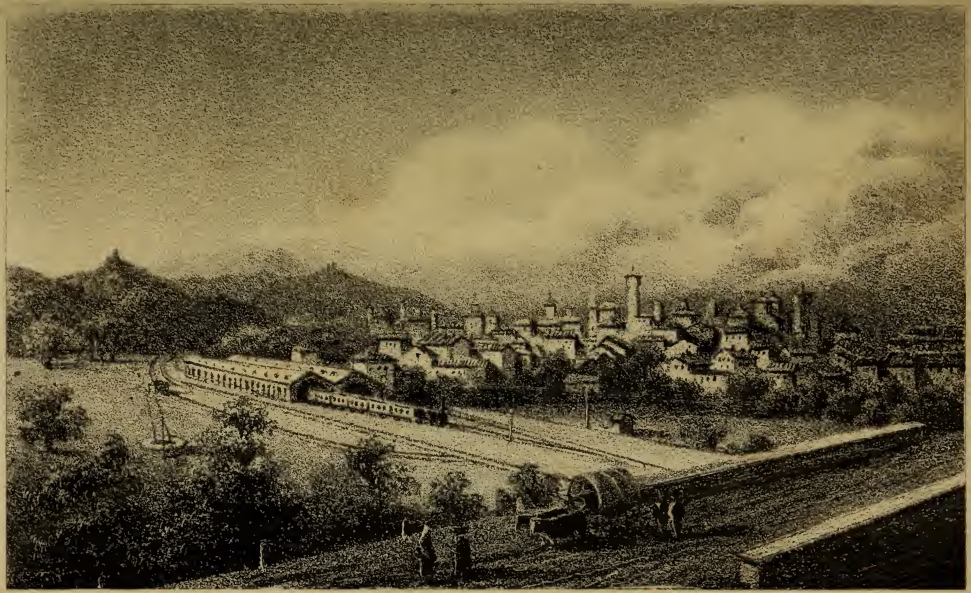
Capo di provincia e di mandamento, città, che a levante confina con quella di Alessandria a mezzodì con quelle d'Acqui e d'Alba, ed è chiusa a ponente per intiero dalla provincia di Torino, che insieme con quella di Casale la circonda pure dalla parte di borea; la sua superficie è di 969 miglia quadrate.

Il Tanaro scorre in questa provincia per la lunghezza di 25,000 metri.

I torrenti di qua dal Tanaro sono il Borbore, attraversato dalla strada ferrata per mezzo di un ponte obliquo di 5 arcate, e metri 12,75 di luce, la Triversa, e di là il Tiglione ed il Belbo.

Sulle vette dei molti colli di questa provincia si veggono ancora le merlate mura di vetuste castella, che presentano allo sguardo svariati punti di vista.

I vigneti sono la principalissima cagione della ricchezza dei poggi astigiani. In generale i vini che vi si fanno sono i migliori del Piemonte;



Stazione d'Asti

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINO

ed anzi quelli di alcuni villaggi, fra cui distinguonsi Portacomaro ed Albugnano, riescono di tale fragranza e squisitezza che invecchiando, di poco si scostano dalla bontà dei più squisiti di Spagna. La quantità approssimativa del vino, che si fa in ogni anno, è di 300,000 ettolitri.

Una sorgente di ricchezza proviene pure dagli orti, di cui 72 are di terra danno settemila carra di ortagli.

In Asti si fa un grande mercato di bozzoli nel tempo della loro ricolta. Due altri se ne fanno in ogni settimana, nel mercoledì e nel sabbato, a cui concorrono gli abitanti di questa e delle limitrofe provincie. Quello del mercoledì è singolarmente notevole per la vendita del vario bestiame.

Vi si tiene nel mese di maggio una fiera che dura quattro dì, ed incomincia il primo giorno dopo la festa di S. Secondo; alla qual festa intervengono molti forestieri, anche per vedervi la corsa de' cavalli.

In certi villaggi molte famiglie traggono non poco guadagno dal raccogliere nitrati di potassa, di calce, di magnesia, e specialmente il primo.

Esistonvi parecchie cave di gesso e di calce, di cui si fa commercio colla capitale dagli abitanti di Bagnasco, Castelnuovo Calcea, Moncucco ed altri paesi.

Uno scheletro del Fiseter macrocefalo fu scoperto in una vigna di Camerano, i cui varii pezzi sono conservati nel castello del conte Balbo.

Si ritrovano tuttora conchiglie nelle terre di Castelnuovo, di Baldichieri, e principalmente nella valle d'Andona, cotanto celebrata dai naturalisti, così nazionali come forestieri, per l'immensa copia dei fossili che in sè rinserra.

In questa valle il chiarissimo professore Soteri, oltre le vertebre di diverse balene e di due foche, e alcuni denti della specie del perduto Mastodonte, nelle sue iterate escursioni, negli scavi da esso fatti, raunò una numerosa e varia collezione di fossili conchiglie, come pure una quantità di minerali, insetti, quadrupedi, uccelli del Piemonte, medaglie romane, greche e del medio-evo, ed una quantità di documenti patrii originali, a tal che il suo Museo, ha, come privato, pochi uguali in Italia.

Asti è divisa in otto parrocchie. Le sono unite sei borgate poste nel suo territorio: Montemarzo, Casabianca, Revignano, Valle d'Andona, Mourbarone e Varigliè.

Le sue chiese più rimarchevoli sono:

La cattedrale, di gotica architettura. Essa è notevolmente vasta. Ha tre navate, che furono dipinte da Francesco Fabbrica di Milano, e dal Bocca di Bologna. Un Gaetano Perego ed un Carlò Carloni ne dipinsero il coro, ed un Pozzi

milanese, le due principali cappelle. In altre parti di quel sontuoso tempio si vedono eccellenti lavori dei pennelli del Pozzi, del Bianchi e del Gaudenzio da Milano.

In una cappella, dal lato dell'epistola, si ammira un antico quadro di autore fiammingo, che rappresenta l'Adorazione dei Magi.

Nella sagrestia vi si osserva un dipinto della Risurrezione del Salvatore, del Moncalvo. Nell'insigne collegiata di S. Secondo, protettore della città, di gotico disegno, vi si apprezza un lodato quadro fiammingo indicante la Purificazione di Maria Vergine.

Nella cappella magnifica particolarmente consacrata a S. Secondo si veggono lodatissimi dipinti del Pozzi e del Bianchi.

Molto ragguardevole è la parrocchiale di S. Pietro in Conciavia, per la rotonda colonnata che ne fa parte, e credesi che nei tempi del gentilesimo fosse un tempio dedicato a Diana.

Fra i palazzi si distinguono quelli delle famiglie di Frinco, di Bistagno, e di Ceres.

Una fabbrica vastissima si è la Casa Reale degl'Invalidi, recata non è guari al suo termine dalla sovrana munificenza.

Il palazzo Alfieri, grande e bella dimora del sublime tragico; vi si conserva la camera dove nacque, il suo ritratto, ed una lettera autografa diretta a sua sorella. Malgrado l'indipendenza

che respira dal sonetto sulla sua nascita, si gloriò di appartenere a parenti nobili, potè come Byron mettersi in ostilità contro l'ordine sociale senza esser sospettato d'invidia; poichè *conobbi i grandi*, disse, *ma non conobbi i piccoli*; eminente filosofo, abborrì Federico e Caterina; liberale, gli spiacque il *contratto sociale*; si può ben dire che gran poeta fu piuttosto che conseguente scrittore.

Le sue opere formano una ricchezza letteraria unica nel mondo; daremo un piccol saggio de'suoi sonetti:

Oggi ha sei lustri, appiè del colle ameno
Che al Tanaro tardissimo sovrasta,
Dove Pompeo piantò sua nobil asta,
L'aure prime io bevea del dì sereno.
Nato e cresciuto a rio servaggio in seno
Pur dire osai: Servir, l'alma mi guasta;
Loco, ove solo un contro tutti basta,
Patria non m'è, benchè natio terreno.
Altre leggi, altro cielo, infra altra gente
Mi dian scarso, ma libero ricetto,
Ov'io pensare e dir possa altamente:
Esci, dunque, o timore, esci dal petto
Mio, che attristarti già sì lungamente;
Meco albergare non dei sotto umil tetto.

Primo pregio del sommo Astigiano fu l'amore di patria; amò l'Italia con passione; odiò lo straniero, e seppe sprezzare i grandi senza gloria che non sapevano difenderla dagli avidi op-

pressori A quest'amore innato di patria deve i suoi scritti; se Alfieri avesse brandita la spada avrebbe vinto o sarebbe morto pugnando.

Dietro la tela del suo ritratto nella galleria de' Medici a Firenze, vi sono scritti questi memorabili versi, che tratteggiano con immensa verità il suo carattere ed il suo cuore:

Or duro, acerbo, ora pieghevol, mite,
Irato sempre, e non maligno mai:
La mente e 'l cor meco in perpetua lite
Or stimandomi Achille, ed or Tersite:
Uomo, se tu grande o vil
Muori, il saprai,
Vittorio Alfieri scampato or ha due anni
Da Gallici carnefici tiranni.

Antichissima città dei Liguri, nomavasi dai Romani scrittori *Asta colonia*.

Sotto la cattedrale, che credesi l'area di un antico delubro dedicata a Giunone, nel principio di questo secolo, fu rinvenuto un mosaico rappresentante il sacrifizio di un fanciullo ad un idolo. Il tempio di Giove sorgeva nel Castel-vecchio; quello di Diana, l'unico che sia rimasto dai tempi del gentilesimo, è di presente il battistero di S. Pietro.

Asti fu già munita di forti muraglie, un tratto delle quali, presso alla torre di S. Secondo, ne attesta la costruttura romana. Atterrate esse dai barbari, vennero riedificate nel secolo decimo;

e rovinate poscia in parte dal marchese di Monferrato, furono ricostrutte nel 1310 con frapposte torricelle. Di queste muraglie una parte ne resta in piè aborea, tra il Castel-vecchio e quello dei Valloni. Si veggono esse tuttora, ma scassinate a ponente; sono quasi intiere dalla porta di S. Rocco alla porta di S. Paolo, e dal bastione al vecchio castello.

Nel 402 l'imperatore Onorio, assalito da Alarico, duce de'Goti, presso Milano, rifuggì in Asti, siccome in una città capace di assai valida resistenza.

Sotto la dominazione dei Longobardi, Asti divenne capo di una duchea. Asti colla Liguria marittima era venuto in potere dei Longobardi sul fine del 568, e tra quelli di loro che passando pel Monginevro invasero la Francia nel 575, trovossi un Rodano, che taluni chiamarono Duca d'Asti.

Nel 1145 questa città fu arsa d'incendio a cagione di certe contese insorte per cose temporali fra gli abitanti, ed il vescovo Nazario. Nel 1140, Corrado II diede agli Astigiani la facoltà di coniare monete. Le lire d'Asti, che sebben fossero ideali, si vuole però che avessero ad equivalere a mezzo scudo di Savoia, ovvero a franchi nove: su esse leggevansi da una parte le prime parole della salutazione angelica, e dall'altra le seguenti: ASTA NITET MUNDO SANCTO CUSTODE SECUNDO.

Le ricchezze onde fioriva questa città, accesero nell'animo del marchese di Monferrato una ardentissima voglia di possederla; ma venuto colle sue truppe nel 1154 per pigliarne possesso, toccò dagli Astesi una fiera sconfitta. L'anno 1164 fu pienissimo di sciagure per questo popolo, per discordie insorte fra il pontefice Alessandro III e l'imperatore Federico I.

Nel 1248 la gente d'Asti fabbrica Villanova cui circonda di muraglie e di profondi fossati, obbligando molti dei vicini castelli a recarvisi per abitarla.

Il principio del secolo decimoquarto fu in Asti funestato da terribili fazioni, per cui la Reppubblica perì. Nel 1356 il marchese di Monferrato avendo ritolto Asti a Galeazzo, ne sorse una guerra che durò nove anni.

La chiesa d'Asti, chiesa antichissima, era suffraganea della metropoli di Milano. S. Evasio martire fu il primo ad occuparne la sedia episcopale.

Circa la metà del 906 venne edificata sulla piazza del Mercato la chiesa di S. Secondo martire, protettore della città, invece dell'antica, che sorgeva presso la rossa torre statavi eretta a monumento per la prigionia dal santo ivi sofferta.

Il duomo, statovi consacrato dal papa Urbano, nel dì 20 marzo del 1323, sull'ora del mezzo-

giorno, crollò da cima a fondo; ma senza nuocere alla vita di alcuno.

Tra gli artisti deggionsi annoverare Alberti abate, e Alberti Carlo; dei loro pennelli, si veggono lodati affreschi nella chiesa cattedrale d'Asti. Una bella statua in marmo, che rappresenta San Martino, statavi collocata nella chiesa di quel santo, è opera di Deristo chiamato l'Astese. Alfieri Benedetto si distinse nell'arte architettonica. Si veggono di suo disegno in Torino il R. teatro, la cavallerizza del re, la piazza del palazzo di città, in Alessandria il palazzo Ghilini, ed in Genova la facciata del tempio di S. Pietro. Per scienza e valor militare si segnalò il cavaliere Pierino del Ponte, il quale nella guerra dell'isola di Rodi contro i Turchi diè grandi prove di guerriera virtù.

La città d'Asti, per aver dato i natali al sommo Vittorio Alfieri, non cesserà mai di essere scopo alla bella invidia d'ogni cospicua città dell'Italia

La guarnigione vi è quella della Casa Reale degli Invalidi, i quali, comprese le loro famiglie, sommano a circa due mila. La popolazione ascende a 24,200 anime

Coincidono con questa stazione varii servizi pubblici, del concessionario Jacchetti per Costigliole, Nizza Monferrato, Acqui, e Canelli; del concessionario Rebaudengo e Compagnia per Montechiaro; del concessionario Garberoglio

per Montegrosso, e Mombercelli; di Buronzo e Corrado per Cagliano, Moncalvo e Casale.

Il *Leon d'oro*, il *Porto di Savona*, ed i *Tre Re* sono i più ragguardevoli alberghi di questa città.

Annone.

Stazione distante da Torino kilometri 67, durata del tragitto un'ora, minuti 56.

Comune nel mandamento di Felizzano, provincia e divisione di Alessandria. Borgo murato situato a libeccio presso la riva sinistra del Tanaro, e distante da Asti 10 chilometri.

Alcuni vogliono derivato questo nome da Annone, cartaginese; altri con più fondamento da *ad nonum*, perchè distante nove miglia romane da Asti.

Le ricerche di parecchi storici, e dello stesso Muratori, non hanno tolta l'oscurità intorno all'origine della sua fondazione.

Nell'anno 1225 Annone era soggetto all'imperatore Ottone IV.

Sorse già in questa terra una fortezza rilevante a quei tempi, posta a cavaliere del paese, su di un alto colle, sotto di cui scorre il Tanaro. Varie furono le vicende a cui questa rôcca soggiacque.

Nel 1404 Facino Cane ghibellino occupò Annone.

Nel 1447 il generale Diusnai lo espugnò ed arse quasi intieramente.

Nel 1448 cadde in potere dei difensori dell'indipendenza di Milano.

Nel 1449 la fortezza venne riattata dagli Alessandrini, ma nel dì 26 luglio stesso anno la occuparono i Francesi.

Nel 1512 fu ricuperata dagli Alessandrini e tosto ripresa dall'esercito di Francia.

Nel 1614 la invasero gli Spagnuoli sotto il generale Balestreri.

Nel 1617 cadde in potere del duca di Savoia, e poco dopo se ne impadronì il generale ispano Leganes.

Nel 1644 fu dagli Spagnuoli demolita ed abbandonata.

Vi passa il fiume Tanaro, che si valica sovra un porto vicino a Bagnasco, e si getta nel Po presso Bassignana.

Popolazione, 2,000.

Stazione di Felizzano

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

Felizzano.

Stazione distante da Torino kilometri 77, durata del tragitto ore 2, minuti 14.

Capo-luogo di mandamento, provincia e divisione d'Alessandria. Sorge alla sinistra del Tanaro, sulla strada reale che accenna a Torino. Era altre volte diviso in due borgate le quali abbracciavano un'assai estesa circonferenza, e nella loro supposta periferia si vanno scoprendo fondamenta di vetuste abitazioni, e si dissotterrano ancora alcuni oggetti comuni al culto del paganesimo.

Il presente abitato di Felizzano è in parte chiuso dalle mura di un castello, e in parte sta dintorno al castello medesimo.

Un rivo detto Sabbionara, che scaturisce nella selva di Felizzano, ne solca il territorio ed entra nel Tanaro.

Popolazione, 2,260.

Nella famosa tradizione, per cui gli Alessandrini l'anno 1292 incarcerarono e fecero perire il marchese Guglielmo il Grande, gli Astesi, alleati d'Alessandria, occuparono la metà di Felizzano, la quale fu poi da Giovanni I, figliuolo dello stesso Guglielmo, ripigliata due anni appresso.

Il secolo XV riuscì fatale a questo borgo, perocchè il duca d'Orleans, sceso in Italia l'anno

1447 con poderoso esercito per assicurarsene il possedimento, assediò Felizzano, che allora era cinto di mura, ed aveva un valido castello, il quale dopo vigorosa resistenza si arrese a patti che non furono osservati, cosicchè il borgo e il suo castello vennero abbandonati al sacco ed alle fiamme.

Sul principio del secolo XVIII Felizzano, che era risorto dalle sue ceneri, venne in potere della Casa di Savoia.

Coincide con questa stazione una vettura per Fubine ed Oviglio.

Solero.

Stazione distante da Torino kilometri 83, durata del tragitto due ore e 27 minuti.

Comune nel mandamento di Felizzano, provincia e divisione di Alessandria.

È situato a ponente d'Alessandria, sul finittimo piano dell'Alessandrino.

La sua superficie territoriale è di giornate 5447, assai fertili.

Alcuni storici opinarono che questo paese venisse edificato cento e cinquant' anni prima dell'êra volgare: ed altri credettero, che Solero trovandosi in vicinanza del Tanaro, ed in sito

ove spontanei nascono i salici, traesse il nome che tuttora gli rimane di *Saulerium*.

Checchè sia di queste opinioni, egli è certo che questo villaggio fu anche detto *Villaforte*, ed era assai ragguardevole, situato in luogo diverso del presente.

L'imperatore Carlo Magno assegnò Solero a S. Martino di Tours, a cui lo riconfermò Carlo il Grosso nell'887.

I canonici di Tours, nel 1199 investivano poi di questo luogo il marchese di Monferrato Bonifacio.

Monsignor Agostino della Chiesa dice che da questo villaggio prese il nome la nobilissima famiglia Solaro, tra le astigiane molto distinta: difatti in vetusti documenti relativi ad essa, i Solaro vengono chiamati De-Solerio.

Nell'atto di pace conchiuso nell'anno 1183 fra il comune di Alessandria ed il marchese Guglielmo di Monferrato, gli uomini di Solerio, una parte dei quali aveva contribuito alla fondazione di questa città, ed erano uniti agli Alessandrini, promettevano di giurare la fedeltà al monferrino marchese.

Durante la guerra tra il re Roberto e Marco Visconti, questo villaggio ebbe a comportare gravissimi danni dalle truppe belligeranti, che se ne disputavano il possesso.

Nel 1316 lo occupava Ugone Bancio, gene-

rale del re Roberto; ed in marzo del 1319, Marco Visconti, dopo essersene impadronito, crudelmente lo diroccò; la quale infelicissima sorte gli toccò ancora negli anni successivi.

Galeazzo Maria Sforza, il 6 gennaio 1467, investiva di Solero un Giovanni da Tolentino, suo consigliere, per sè e per i suoi successori maschi e legittimi, mediante lo sborso di undici mila lire di moneta milanese. Lo ebbero poi in fondo con titolo marchionale i Guaschi Gallarati, patrizii alessandrini, ed anche i Predosa, con titolo signorile.

Raffaele Lumello, scrittore del secolo XVI dice che nei tempi a lui anteriori, e massimamente a' suoi dì, Solero diede personaggi chiari alla milizia, alle belle lettere ed alle scienze.

Popolazione, 3,328.

Alessandria.

Stazione distante da Torino kilometri 91, durata del tragitto ore due, minuti 30, e da Genova kilometri 75, durata del tragitto ore 2, minuti 25.

Città capo di divisione, capo di provincia e di mandamento.

Essa comprende trentaquattro comuni, confina a levante con la provincia di Tortona; a mezzodì con le provincie di Novi, ed Acqui;

Ponte sul Torrente Tanaro presso Alessandria

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

a ponente con quelle d'Asti e Casale, e a tramontana colla Lomellina.

I venti più impetuosi, che non di rado ivi soffiano, sono quelli di levante. Vengono essi prenunziati quasi sempre da grandi e bianche nuvole, che stanno immote al di sopra dell'Apennino ligustico dopo il levar del sole.

Questa provincia è intersecata da due fiumi, tre torrenti, e moltissimi rivi.

Il Po vi entra dove ha principio il territorio di Lazzarone, e bagna le terre di Valenza, Bassignana, e di Cambiò, dove in esso sbocca il Tanaro; e continua il suo corso nella estensione di 13,000 metri lungo la provincia.

Il Tanaro divide questa provincia in tutta la sua lunghezza per una linea di 67,000 metri, s'ingrossa a Pavone colle acque del Bormida, e va a gettarsi in Po tra Bassignana ed Alluvioni di Cambiò.

Il Bormida entra nell'Alessandrino dove comincia il territorio di Cassine; a poca distanza di Casalcermelli riceve le acque del torrente Orba; questo torrente ravvolge nelle sue acque pagliuzze d'oro, e particelle di piombo e di ferro.

Il Belbo entra sul territorio d'Oviglio e va a sboccare nel Tanaro.

Questa provincia novera cinque sorgenti d'acque minerali; una nella valle di Andusia, da

cui prende il nome, ricca di principii calcarei; un'altra idrosolforata salina nella regione di Camagna; due altre di epatico sapore nella valle di Sans; ed una quinta solforosa nella valle Firata, sul territorio di Lu.

Il ricco territorio di questa provincia lungo tempo fu parte del ducato di Milano. Venne conquistato nel 1706 dalle armi di Vittorio Amedeo II, e ceduto quindi a questo principe in forza del trattato d'Utrecht il 26 di marzo del 1713, divenne provincia del Piemonte.

La città d'Alessandria è capo di divisione, e di provincia. Vi risiede il governatore generale della divisione, città e cittadella, un intendente generale, un Tribunale di 1a cognizione, ed una numerosa guarnigione.

I palazzi più notevoli, che la adornano, sono il palazzo Ghilini, ora Reale, costrutto sul disegno dell'Alfieri; quello della Città, d'ordine dorico, con portico, edificato sul disegno del Caselli; il Quartiere di Santo Stefano, dove possono alloggiare tre mila soldati; l'edifizio di *Fiera Nova*, lo Spedale ed il Teatro.

La cattedrale è bella ed ampia. Nella sua cappella di S. Giuseppe si vede la magnifica statua, in marmo di Carrara, di grandezza oltre il naturale, scolpita dal Parodi genovese, la quale rappresenta il santo titolare.

Nella chiesa di San Lorenzo si mirano varie

dipinture a fresco dei valenti fratelli Pozz, milanesi.

La chiesa di nostra Donna di Loreto, fu di recente edificata: la di lei bella e soda architettura è di forma sferica, e di notevole ampiezza.

Nel centro della città è una gran piazza, abbellita dai due mentovati palazzi Reale, e Civico. Per diporto degli abitanti vi hanno due pubblici passeggi; uno sulla gran piazza, l'altro intorno al sito, ove fu l'antica cittadella, stata spianata nel 1815.

A pochissima distanza della città s'innalza la rinomata fortezza fatta costrurre dal re Vittorio Amedeo II sulle rovine di Bergoglio, nel 1728. Essa comunica con Alessandria per mezzo di un bellissimo ponte coperto sul Tanaro.

Questa fortezza è di forma elittica. Nel suo centro havvi una piazza circondata da due file d'alberi. Quivi stanno tre grandiosi quartieri; una ricca armeria; un padiglione per gli ufficiali, e l'alloggio del comandante.

Uno dei principali sobborghi di Alessandria è quello di Marengo, considerato da più scrittori come uno de' più vetusti paesi della Liguria. I re longobardi e gl'imperatori germanici si recavano quivi a diporto, allettati dal diletto della caccia.

Vi soggiornarono Ottone il Grande e papa Stefano VIII.

Il luogo di Marengo è divenuto famoso per le fiera battaglia che ne porta il nome.

La fondazione di Alessandria, che risale al 1168, è dovuta ad una energica risoluzione della Lega Lombarda, di cui i Milanesi furono i promovitori, ed i capi.

Quella Lega, veduta la necessità di sottrarsi ai gravissimi danni minacciati dall'imperatore Federico Barbarossa, e di rendere vani gli assalti di Pavia, del marchese di Monferrato, e dei suoi partigiani, che tutti erano ligii al crudele imperatore, deliberò di erigere una novella fortezza, e a sì grande uopo prescelse un sito tra il Tanaro ed il Bormida, per usare l'opportunità del castello di Roboreto, che già ivi sorgeva, e delle folte selve, ond'esso era attorniato.

La caldezza di quest'impresa fu tanta, che nell'anno stesso, ampliati i confini del trascelto luogo, e munitolo di alti fossati, e di validi terrapieni, vennero tosto a popolarlo gli abitanti dei circostanti paesi.

Milano, ed altri paesi ad esso vicini, mandaronvi parecchie ragguardevoli famiglie. Genova vi concorse con somme cospicue di danaro: Asti si segnalò coll'innovarvi molti nobili famiglie, tra cui quelle dei Dalpozzo, dei De-

Milanesi, degli Inviziati, e più di tre mila de' suoi, donando ad un tempo alla crescente popolazione i poderi ch'ella quivi possedeva presso il Bormida ed il Tanaro.

Appena l'edificazione di questo luogo forte fu recata al segno da poter rivolgere i pensieri ai mezzi di difenderla, e a stabilirvi un' acconcia forma di governo, fu composta una gagliarda milizia; vennero nominati tre consigli; uno generale, uno piccolo, ed un terzo detto degli anziani del popolo, perchè ordinassero e proteggessero la pubblica cosa. Furono proclamati statuti conformi alle emergenze, e si ottenne l'alleanza delle circostanti repubbliche.

Alla sorta città volendosi poscia dare un nome, che ne segnalasse l'origine, fu fermato in un generale congresso di appellarla dal pontefice Alessandro III, non solo perchè, siccome capo della fazione guelfa, era anch'egli fieramente vessato da Federico, ma eziandio perchè quale supremo gerarca, le concedesse il suo efficacissimo patrocinio.

Cresciuta in poco tempo la popolazione di Alessandria al novero di quindici mila abitanti, fu assalita dal marchese di Monferrato, e dal conte di Biandrate: ma prontamente le vennero in aiuto gli Astigiani, e potè trionfare dei nemici.

In questo mezzo Federico discendeva dalle Alpi con esercito poderoso, e incendiata Susa, e presa Asti a patti, cingeva d'assedio la nuova città nel dì 4 di novembre del 1174. Ma gli assediati sostennero i replicati assalti di quella numerosa fierissima oste con maravigliosa intrepidezza.

Federico, addì 14 di aprile dell'anno vegnente, sia perchè erano stati indarno insino allora i suoi sforzi contro l'odiata città, sia perchè ebbe contezza, che a questa si appressavano i soccorsi della Lega, offerì una tregua sotto colore di avere rispetto alla prossima solennità della Pasqua; ma invero nella fiducia, che in quei giorni si rallentasse la vigilanza degli assediati; e di fatto le sue soldatesche per sotterranea via già venivano a riuscire nella città.

Ma gli abitanti avvedutisi dell'iniqua frode, e infiammatissimi di sdegno, fecero strage di tutti quelli che già dentro vi erano penetrati: ed anzi usciti fuori dai ripari impetuosamente sconfissero gli assedianti.

Nel 1187 nell'esercito dei crociati lombardi in Oriente, distinguevasi il vessillo degli Alessandrini capitanati dai Dalpozzo, Cermelli, Inviziati, Lanzavecchia, Ghillini, Guaschi, Trotti, ed altri loro cittadini, partiti sulle navi di Genova e di Venezia.

Nel 1188 gli Alessandrini mossero guerra al marchese di Monferrato, per modo che egli fu costretto a riconoscere la loro indipendenza, promettendo ad un tempo di ottenere in loro favore la stessa cosa da Federico; promessa a cui mal corrispose l'evento; perocchè nel 1193 l'imperatore diede al marchese in feudo questa città.

Nel 1218 gli Astesi, cui gli Alessandrini differivano la restituzione di una grossa somma di danaro, vennero due volte a fiera mischia con questi, l'una sotto Valenza, l'altra presso Calamandrana, ed in entrambe ne ritrassero cotale sconfitta, che il danaro non ancor restituito valse pel riscatto de' numerosi loro prigioni.

Nel 1306, per la pace conchiusa con Bonifacio, marchese di Monferrato, la potenza di Alessandria si consolidò; e nella guisa in cui da principio essa fu governata da valorosi e prudenti uomini, che ebbero grandissima cura della concordia e della unione dei cittadini, e le alleanze colle grandi città fermarono, e mantennero; così in quest' epoca i suoi savii reggitori salirono in tanta stima, che l' amicizia di essa fu cupidamente ricercata dai vicini signori Aleramici. La stessa città di Tortona che per lo innanzi era emula di Alessandria, procurò di divenirne alleata.

Riaccesosi il fuoco delle feroci fazioni guelfe e ghibelline, la città dovette nel 1313 di bel nuovo soggiacere all'odiosa dominazione del guelfo Roberto Re di Provenza. Nel 1349 ricadde sotto il potere del guelfo Lucchino Visconti, signore di Milano.

Nel 1403 Alessandria pervenne a poter ricuperare l'antica sua indipendenza: ma per breve tempo; perchè la discordia avendo divisi di bel nuovo gli animi dei suoi abitanti, non fu cosa malagevole a Facino Cane conte di Biandrate, di sorprenderla.

Alessandria stette soggetta alla potenza di Facino Cane insino alla morte di lui; dopo la quale questa città, venne ricuperata da Teodoro II marchese di Monferrato, al quale non venne fatto di tenerla soggetta che per brevissimo tempo; perocchè richiamato dal Visconti il famoso suo generale Carmagnola, che a quel tempo trovavasi in Romagna, venne all'improvviso sotto la città, e la strinse in tal modo, che il marchese ebbe appena tempo di uscirne.

Nel 1447 il duca d'Orleans, venuto nel Milanese per sottentrare al dominio degli estinti Visconti, il suo esercito fu nell'anno medesimo intieramente disfatto dai valorosi Alessandrini congiunti coi Milanesi in vicinanza del Bosco, luogo in allora ben munito, che quel duca aveva cinto d'assedio.

Nel 1449 Francesco Sforza, succeduto ai Visconti, cedette Alessandria al marchese di Monferrato, nello scopo di averlo alleato contro i Francesi; ma per una di quelle perfidie, che non erano infrequenti in quella età sciagurata, fecelo carcerare in Pavia, mentre questi a ben altro pensava; ne potè riavere la libertà, se non mercè di un solenne atto di rinunzia della città di Alessandria, di cui era stato fatto ingannevolmente padrone.

Nel 1495 Alessandria insieme col ducato di Milano fu nel corso di ventisei anni, cioè insino alla conclusione della pace di Ciamberì, occupata, ora dai Francesi venuti più volte in Italia sotto la condotta dei loro stessi re, Lodovico XI, Lodovico XII e Francesco I, per ispogliare di quel ducato Francesco Sforza, ed ora dagli imperiali che risolutamente la difendevano.

Estinti gli Sforza, Carlo V investì del ducato di Milano il suo figliuolo Filippo, che fu poi re di Spagna, ed Alessandria sotto gli Spagnuoli potè godere per un secolo e mezzo i vantaggi di una pace, che non venne interrotta, se non se dall'assedio, che nel 1657 il principe di Condy col duca di Modena infruttuosamente le pose.

Nella guerra per la successione della Spagna, questa città nel 1701 prestò omaggio al borbonico Filippo V; ma l'imperatore col trattato del 1703 avendola promessa al duca di Savoia, ed

il principe Eugenio avendola per quest' effetto presa nel 1706, venne l'anno seguente rimessa al marchese Ercole Roero, di Cortanze, generale del duca.

Nella guerra per la successione d'Austria, vinta dai Gallispani la battaglia di Bassignana, nel dì 26 settembre del 1745, l'esercito del Sardo Re si ritirò sopra Casale, ed Alessandria essendo stata dai vincitori investita, il marchese Isnardi di Caraglio governatore di essa, entrò nel dì 11 nella fortezza, e la città si arrese il giorno dopo; i suoi provvidi accorgimenti fecero sì, che i nemici cangiarono l'assedio in blocco, cui tennero sino al 10 di marzo dell'anno seguente, giorno in cui fu liberata la cittadella, mercè l'ingegnoso movimento strategico fatto sopra Asti, dal generale piemontese Lentram.

Le ultime strettezze in cui fu vista in quel giorno la guarnigione della liberata rocca, attestarono che in essa un imperturbato capitano non aveva lasciata scemare la fermezza di intrepidi soldati.

Nel 1798 Alessandria, soggiacendo ai destini del Piemonte, venne in potere della repubblica francese; gli Austro-russi la ripresero l'anno seguente; nel 1800, dopo la famosa battaglia di Marengo, ricadde sotto il governo di Francia: ritornò nel 1814 sotto il dominio dei suoi legittimi re.

Furono cittadini d' Alessandria i seguenti scrittori:

Fra Bencio de' Guaschi, che dettò una lodata cronaca universale, stata smarrita per più secoli.

Quest' opera era stata falsamente attribuita al Benvenuto.

Giorgio Merula, dell'illustre casato de' Merlani, discepolo del celebre Filelfo da Tolentino, divenne uno dei ristoratori dei buoni studii in Italia. Fu professore di lettere nelle città di Venezia, Milano e Pavia. Scuoprì nella badìa di Bobbio i manoscritti di Velio Longo e di Terenziano; scrisse la storia dei Visconti e tantissime altre opere. Il Merula nacque nel 1824, e visse sessanta anni.

Il cronista Antonio Claro, che proseguì la cronaca Alessandrina dal 1154 al 1498.

Raffaello Lumelli, che nella fine del secolo XVI mettendo specialmente a profitto il prezioso codice *della Croce*, dettò una pregiata storia di Alessandria dalla di lei fondazione sino al 1586.

Nel secolo XVII, Giuliano Porta scrisse il teatro degli eroi Alessandrini.

In ogni tempo fervidi ingegni Alessandrini coltivarono con amore singolare i buoni studii; e i chiarissimi soci dell' Accademia degli *Immobili* diedero più che mai frequenti e belle prove di valore, così nelle scienze, come nelle amene lettere.

Gli abitanti di questa città sommano a 19,643 e quelli dei suoi sobborghi a 20,898.

Coincidono colla *Stazione* di Alessandria 12 servizii pubblici per le destinazioni di *Casale, Vercelli, Novara, Mortara, Vigevano, Milano, Tortona, Voghera, Stradella, Acqui, Cassine e Piacenza (Impresa Sarda).*

I principali alberghi di Alessandria sono quelli dell'*Universo*, dell'*Italia* e dell'*Aquila*.

Frugarolo.

Stazione distante da Torino kilometri 101, durata del tragitto ore 2, minuti 59.

Comune nel mandamento di Bosco, provincia e divisione d'Alessandria.

Trovasi a libeccio di Alessandria, sul destro lato della strada che tende a Genova.

Questo paese fu detto Filicariolum per essere stato fabbricato in un luogo, che era dapprima incolto e pieno di felce.

Cadde nel 1441 sotto il dominio del duca Filippo Maria Visconti, che lo diede in dote a Bianca sua figlia.

I Francesi occuparono questa terra nel 1447, ma l'anno seguente ritornò in potere di Francesco Sforza, che la diede a Guglielmo marchese

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

Stazione di Novi

di Monferrato, per ricompensarlo di servigi da lui ricevuti.

Nel 1521 venne di bel nuovo in potere dei Francesi; ma poco tempo dopo cadde sotto la dominazione spagnuola.

I Frugarolesi avendo abbracciato il partito contrario agli Alessandrini, essi se ne impadronirono e la distrussero nel 1555. Pacificate poscia le cose, questo paese venne riedificato coll'aiuto degli stessi Alessandrini.

Novi.

Stazione distante da Torino kilometri 115, durata del tragitto ore 3, minuti 24.

Città capo-luogo di provincia e di mandamento nella divisione di Genova. Ha per limiti a tramontana la provincia di Tortona, a mezzodì la provincia d'Acqui, a ponente quella di Alessandria, a levante quelle di Genova e di Bobbio.

Fra i numerosi torrenti e rivi che bagnano questa provincia, si distinguono lo Scrivia, l'Orba, il Lemmo, il Piota ed il Borbero; le innondazioni di questi torrenti, che sogliono avvenire nell'autunno, apportano gravissimi danni, corrodendo e devastando le circostanti campagne.

La popolazione di questa città ascende ad 11,000 abitanti.

Nel comune di Voltaggio, vicino a Novi, sorge una fonte d'acqua minerale in un fondo proprio del signor marchese De-Ferrari, ed esistente presso la manca sponda del rivo Morzone. L'acqua che ne scaturisce in copia è limpida; ha un odore solforoso; è di sapore épatico; i suoi elementi sono calce, zolfo, magnesia, nitrato di calce. Fu adoperata con buon successo in varie malattie ed in ispecie nelle affezioni cutanee ed anche in malattie di petto, onde vi riuscirebbe di somma utilità un acconcio stabilimento balneario.

Si trovano pure in questo comune parecchi prodotti minerali, come p. e. calcareo bigio-scuro, macchiato di giallo-biancastro; calce carbonata magnesiaca; talto steattitoso; calce carbonata lamellare bianca, e calce carbonata concrezionata.

Nel territorio d'Arquata esiste roccia apparentemente anfibolifica e cloritosa, di colore verde-scuro, sommamente compatta e dura. È adoperata come pietra da scalpello; si estrae dalla cava di Pratolungo. Arenaria di grana poco fina, tenera, pochissimo compatta; si estrae dalla cava detta di Vaccarezza. Arenaria con grani minuti di color bigio-oscuro, dura e tenace e di frattura quasi concoide. È coltivata

come pietra da scalpello di buona qualità, e s'impiega nella solida costruzione di ponti, paracarri e simili.

Una buona cava di pietra da calce esiste nel colle della Ferriera; nel qual comune si trovano ferro solforato, sabbia ferruginosa ed aurifera.

I bozzoli e la formazione della seta formano senza dubbio l'oggetto più importante dell'industria e del commercio di Novi. Non evvi città nello Stato in cui questo ramo d'industria sia di maggior considerazione. La seta che si ricava è quasi tutta bianca, e per la sua finezza e lucidezza forma un ramo di commercio attivissimo in Londra, in Lione ed in altre città, ov' è ricercatissima. Il mercato de' bozzoli in Novi è quindi uno de' principali, se pur non si deve dire il primo de'Regii Stati. Vi si osservano specialmente varie filature a vapore, due delle quali in ispecie contengono duecento cinquanta fornelli ciascuna.

Un altro genere di prodotto industriale havvi in Novi, il quale proviene dalla fabbricazione de' frustagni, ed altri tessuti forti di filo e cotone, che occupa mille e più telai, locchè porge alimento nella massima parte dell'anno a più famiglie.

Un altro ramo di commercio non men considerevole è quello del canape, che si ritira

greggio dal Bolognese, e a Novi si riduce in tele, di cui ve ne sono dodici fabbriche, nelle quali vengono occupate più di trecento persone.

Davanti alla collegiata evvi una piazza corrispondente alla facciata della chiesa, e fiancheggiata dalla pubblica contrada, cui adornano due palazzi ed eleganti case. Vi sorge nel mezzo una fontana in marmo di ottima costruzione, che fornisce abbondante acqua, tratta da varie sorgenti ad un miglio di distanza dalla città verso il monte; opera questa di cui si deve il principio alla largizione di una cospicua somma fatta dal generale lord Bentink, a benefizio di questa città, in riconoscenza di aver salvato un deposito di sale, quando lo Stato genovese in aprile del 1814 fu evacuato dalle truppe di Francia.

Nel 1838 una società privata intraprese la costruzione di un nuovo teatro al quale S. M. il re Carlo Alberto permise che si apponesse il suo nome. L'esterna facciata ne è semplice e decorosa ad un tempo, assai brillante ne è l'interno per gli ornamenti i dipinti e le dorature.

La città di Novi è cinta di antiche mura, una volta fiancheggiata da torri e munita di fossi, che furono riempiti e ridotti a passeggio ombreggiato di piante. Sorge ancora sovra un'eminenza nel recinto della città l'antica torre che formava il nucleo di sue fortificazioni.

Nel 1135 Novi sottraendosi al giogo degli imperatori ed alla soggezione di Tortona, si dichiarò paese libero, e cominciò a reggersi da sè. Nel 1192 il castello e il borgo di Novi vennero in potere di Bonifacio, marchese di Monferrato, il quale lo ritenne fino al 1233.

Nell'anno seguente fu occupata dai Tortonesi, i quali la tennero sino al 1264 in pacifico possesso, ma dippoi ebbero continua guerra fino al 1293 con Guglielmo, marchese di Monferrato.

Indi poi questo borgo fu anch'esso lacerato dalle intestine discordie dei Guelfi e dei Ghibellini, di modo che fu cinto d'assedio nel 1319 dalle truppe dei Visconti, di cui venne presto in potere; tra i quali nel 1354 Galeazzo lo riteneva ancora siccome parte della sua signoria, ma quattro anni dopo gli fu ritolto dai marchesi di Monferrato.

Nel 1380 i Visconti lo ripigliarono ai Genovesi, e rimase in loro possesso sino all'anno 1390.

Nel 1396 dovette con Genova riconoscere la dominazione del re di Francia, ma nel 1409 Teodoro, marchese di Monferrato, occupò Novi, e pose l'assedio al castello.

Nel 1447 i Genovesi, venuti in aiuto dei Novesi, ne discacciarono le genti del marchese, e Novi collegossi allora strettamente colla repubblica di Genova

Nel 1497 Novi cadde in potere del re di Francia, d'accordo con quel di Spagna. Caduta quindi in potere dei Fregoso, nel 1528 ritornò sotto la repubblica di Genova, sotto la cui dominazione stette sino all'anno 1625, nel quale ricadde in potere dei Francesi.

D'allora in poi nulla di notabile occorse, sino all'anno 1746, in cui ardeva in Italia la guerra tra i Gallispani e gli Austrosardi.

Quando nel 1805 la Liguria venne riunita alla Francia, Novi fu dichiarata residenza di un sottoprefetto e così rimase finchè nel 1814, seguendo la sorte della capitale, passò sotto il dominio dei Reali di Savoia.

Coincidono con questa stazione, varii servizi pubblici, (fratelli Negri), per Basaluzzo, Capriata Prato aberato, Silvano ed Ovada.

L'*Albergo d'Europa* è il migliore della città.

Serravalle.

Stazione distante da Torino kilometri 121, durata del tragitto ore 3, minuti 35.

Comune e mandamento di Serravalle. In questo piccol paese si scorgono ancora ruine di antico castello che venne cinto d'assedio dai marchesi di Monferrato.

Presso questo borgo, sulla manca sponda della

Serravalle

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

Scrivia, scaturisce acqua solforosa da un'arenaria composta di granellini selciosi e di copioso cemento calcareo, nel quale discuopresi una quantità di puntini spatici luccicanti Cotale sorgente è poco abbondante: come ne è la temperatura dell'acqua, il cui sapore è alquanto epatico.

Non lunge dallo stesso borgo si rinvengono conchiglie fossili nella scarpa d'un incassamento della strada reale di Genova fra alcuni straterelli di marna bigia, leggermente ruvida al tatto; è molto effervescente cogli acidi, e si appiglia fortemente alla lingua.

Coincidono con questa stazione due servizii pubblici, cioè uno del concessionario Bertelli Giuseppe per Gavi; l'altro di Bosio Domenico per Tortona.

Arquata.

Stazione distante da Torino kilometri 125, durata del tragitto ore 4, minuti 27.

Comune nel mandamento di Serravalle, provincia di Novi.

Nella pace del 1227, dettata dalla Lega Lombarda alle città di Alessandria, Tortona ed Alba, in guerra contro Genova, fu prescritto che si diroccasse il castello d'Arquata, oggetto

di discordia tra quelle città, e che per cinque anni non si potesse rialzare alcuna fortezza in questo borgo e nel suo territorio.

Tra Arquata e Serravalle era posta l'antica Libarna, riguardevole città con proprio vasto territorio, come si scorge dalla tavola traiana de' fanciulli alimentari scoperta tra le rovine di Velleia e conservata nel museo veronese.

Il distretto d'Arquata confina a ponente con le terre d'Acqui, a settentrione con quelle di Tortona e Piacenza, a levante col territorio di Velleia, a mezzodì col Genovesato.

Arquata fu già feudo imperiale. I marchesi Spinola, di Genova, che ne erano investiti, posseggono tuttora pressochè la metà del suo territorio.

Questo ragguardevole borgo nel 1796 fu posto in fiamme dai Francesi.

Il paese è circondato da monti, su cui serpeggiano vie per Genova: dalle balze più vicine si estraggono pietre molto acconce alla costruttura dei balconi. A levante vi passa la strada reale che mette a Genova.

Lo Scrivia che quivi si valica sopra una piccola barca da chi si rechi a Vignole, percorre una parte del territorio, i cui prodotti consistono in uve, castagne, meliga e qualche poco di grano.

Vi si fanno quattro fiere all'anno, di cui la

Lito J. Iunck. Torino

Ingresso della Galleria di Pietrabissara

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

lito. J. Iunck, Torino.

Ponte sulla Scrivia vicino a Prarolo

più frequentata è quella del dì 25 di agosto. Popolazione 1,400.

Alla distanza di tre kilometri da questa stazione, cioè al kilometro 127, esiste la galleria di Pietra Bissara, lunga 660 metri, rivestita intieramente di muratura di 70 centimetri di spessore.

A breve distanza di questa galleria incontrasi il meraviglioso e colossale viadotto detto pure di Pietra Bissara.

Un ponte ad un sol arco sul torrente Scrivia di 40 metri di luce a sistema di torri, detto di Moretta. — Un ponte obliquo in tre archi di 20 metri di corda caduno sullo stesso torrente.

Un gran muro di sostegno in muratura di pietre. — Un altro ponte ad un sol arco di 40 metri di luce, egualmente a sistema di torri. — Un terzo ponte sulla Scrivia, di 40 metri di luce, fatto secondo il sistema ordinario.

Tutte queste opere d'arte vennero progettate ed eseguite sotto la direzione dell'esimio ingegnere-capo cav. Ronco, dai distinti ingegneri Rosanigo, Ferraris, Ferrari ed aiutante Allisiardi.

Isola del Cantone.

Stazione distante da Torino kilometri 134, durata del tragitto ore 4, minuti 4.

Comune nel mandamento di Ronco, provincia e divisione di Genova.

Giace in pianura lungo la strada ferrata.

È circondato da varii monti, i quali sono fertili di ogni genere di vegetabili.

Il torrente Scrivia, passando in vicinanza d'Isola, irriga una parte del suo territorio, innaffia le terre di Prarolo e di Pietra Bissara; il torrente Vobbia scorrendo alle falde di Marmassana, bagna una parte delle sue campagne.

Anticamente lo Scrivia era valicato presso il comune d'Isola da un ponte in pietra, che venne atterrato dall'innondazione del 26 agosto 1834.

Il suolo produce in discreta quantità fromento, patate, ed altre frutta di varie specie. I terrazzani ricavano pure un considerevol guadagno dalle molte piante cedue, la cui corteccia si vende per conciare le pelli.

Vi esiste nel villaggio di Vobbietta, vicino ad Isola, una ferriera; vi hanno varii palazzi degli Spinola, e del marchese Veneroso.

Vedesi una piazza assai bella in questo comune, nel quale si tengono annualmente due rinomate fiere.

Lito J. Inack, Torino.

Interno della Galleria di Villavecchià

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

Gli abitanti sono di complessione vigorosa e di costumi assai lodevoli; attendono con diligenza all'agricoltura ed al commercio delle territoriali derrate.

Popolazione 3,100.

In prossimità di questa stazione sono degni di rimarco: — Un magnifico viadotto detto dell'Isola. Poscia un ponte sul torrente Scrivia a 40 metri di luce, secondo il sistema ordinario — al kilometro 134 poi incontrasi una galleria detta di Craverina, lunga 860 metri, rivestita totalmente in muratura. Attraversata appena la Scrivia col mezzo di altro ponte obliquo di 3 archi, di 20 metri di luce cadauno, si entra ben tosto nella galleria di Villavecchia della lunghezza di 440 metri, rivestita con muro: segue quindi un altro ponte sempre sulla Scrivia, a 45 gradi, in cinque archi.

Tutte queste sorprendenti opere d'arte pure furono eseguite e progettate sotto la direzione dello stesso ingegnere cav. Ronco, dagli stessi ingegneri, e coll'opera degli appaltatori Pianezza, Rossi e Frascara, Insermini Luigi, Talacchini e Denicola, Magnani e Meazza, e Gianoli Gian Battista.

Ronco.

Stazione distante da Torino kilometri 139, durata del tragitto ore 4, minuti 15.

Capo-luogo di mandamento nella provincia e divisione di Genova.

Giace sulla manca riva dello Scrivia, alle falde di un monticello a maestrale di Genova.

Gli sta dirimpetto la foce di un rivo denominato di Pietra-faccia, che da un lato ha una piccola pianura detta Piano di Ronco, attraversata da una gora, le cui acque perenni servono non solo ad irrigare una parte delle adiacenti campagne, ma eziandio a dar moto ad una ferriera in cui si fabbricano utensili villerecci.

Questo mandamento ha per limiti ad ostro l'alto giogo apennino fra la Bocchetta e la Galleria dei Giovi; a scirocco il mandamento di Savignone; a borea parte delle provincie di Tortona e di Novi. Le montagne che lo circondano sono a mezzodì l'Apennino, a ponente il contrafforto che dalla Bocchetta si estende al monte Alpe e seguita poi nella provincia di Novi, a greco lo cingono vaghe colline situate alla destra dello Scrivia e del torrente Vobbia.

Nel centro del distretto mandamentale si aderge il Monte-Reale, dal cui vertice si gode di stupende vedute.

Le terre di cui Ronco è ora capo, dopo la caduta del romano impero d'Occidente, soggiacquero alle più grandi calamità sotto i barbari che invasero successivamente l'Italia; nè migliorò la condizione di esse terre nei bassi tempi, perocchè furono tribolate e manomesse durante le sanguinose lotte fra il sacerdozio e l'impero. Gli Spinola che parteggiavano per gli imperatori e inferocivano contro i Guelfi, ebbero, in compenso di loro servitù all'impero, non solamente il feudo di Ronco, ma un' ampia giurisdizione su tutti i paesi della valle di Scrivia; nei dintorni di Ronco si edificarono forti castelli, e si posero a dominare quei valligiani in modo non meno aspro di quello con cui i tirannotti degli altri feudi vessavano i loro soggetti. Se non che i castelli quivi fabbricati dagli Spinola erano di tempo in tempo assaliti vigorosamente dai Genovesi, e vi accadevano sanguinose fazioni di cui erano tristi le conseguenze.

Tra queste fazioni se ne rammenta una avvenuta nell'anno 1316, in cui gli Spinola, feudatarii di Ronco, furono assaliti dai Guelfi, i quali atterrarono la rocca di Busalla; onde avvenne che i vinti Spinola per vendicarsene discesero in Polcevera e distrussero Ponte-decimo. Quando poi i Genovesi si resero padroni dell'intiero distretto di Ronco, costrussero di

bel nuovo i luoghi forti ch'erano stati atterrati in quei dintorni, e quando poi si misero sotto la guarentigia di Filippo Visconti, furono di nuovo munite le terre di nuove opere di fortificazione.

Il distretto di Ronco, divenuto poscia feudo imperiale, divenne l'asilo non solo di contrabbandieri, ma ben anche di molti scellerati che vi si rifugiavano dopo aver commesso orribili delitti in altri paesi; ed è perciò che per lungo tempo quel tratto di paese non potè godere di alcuna sorta di calma; ma fortunatamente i terrazzani vennero poscia migliorando, il qual miglioramento in gran parte lo devono specialmente all'apertura della grande strada che attraversa quella vallea, e cominciò ad agevolare il commercio di terra con Genova. Popolazione 2,725.

Dista a pochi metri dalla stazione di Ronco una scogliera in muratura lunga 800 metri circa: al kilometro 139 la Galleria della Pieve dell'estensione di 793 metri, rivestita di muratura, in vicinanza di questa evvi un'altra scogliera della lunghezza di 500 metri, e seguendo quindi la tratta fra questa stazione e Busalla, si incontra ancora un magnifico ponte a tre archi sul rivo Traversa — un'altra scogliera detta di S. Anna lunga 800 metri — ed un altro ponte sul rivo Busalletta.

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

Lito. J. Lunck, Torino

Ingresso della Galleria dei Giovi dalla Parte di Busalla

Busalla.

Stazione distante da Torino kilometri 144, durata del tragitto ore 4, minuti 26.

Comune nel mandamento di Ronco, provincia e divisione di Genova.

Gli sono uniti i due paesetti di Sarrizzola e Semino, la cui popolazione così è divisa: Busalla 723, Sarizzola 496, Semino 416.

Da una cava di pietre che servono a varii usi, annualmente vi si ricava un guadagno netto di cinque e più mila lire.

Le uve, le castagne, le noci, ed altre frutta, non che i prodotti del vario bestiame, valgono al mantenimento degli abitanti di Busalla, giacchè il suolo vi è povero di cereali.

Appena sortiti da questa stazione si entra nella grande Galleria dei Giovi, della lunghezza di 3,100 metri, progettata ed eseguita sotto la direzione dell'ingegnere-capo Banchieri ed appaltata al sig. Piatti Pietro Antonio pel prezzo di L. 7,814,436 00.

A tre kilometri circa dalla grande Galleria dei Giovi se ne trova un'altra detta degli Armirotti, della lunghezza di 182 metri, progetto dell'ingegnere-capo cavaliere Braccio, ed appaltato al signor Bernardo Ravazzi al prezzo di L. 1,552,300 00.

Fra questa stazione e quella successiva di Pontedecimo, nella valle detta del Riccò, esistonvi inoltre altre cinque piccole Gallerie dai 40 ai 120 metri di lunghezza e due ponti obliqui sul torrente Polcevera, ambidue di 5 arcate di 12 metri di luce.

Ponte-decimo.

Stazione distante da Torino kilometri 154, durata del tragitto ore, 4 minuti 52.

Paese sito in bella pianura, poco distante dalla grande Galleria dei Giovi, *Pons ad Decimum (lapidem a Januensi urbe)*. L'antico *ad Decimum*, ov'era una colonna miliare, trovasi alquanto più innoltrato a greco dell'odierna positura della piccola terra di Ponte-decimo.

Bolzaneto.

Stazione distante da Torino kilometri 158, durata del tragitto ore 5.

Piccolo villaggio a breve distanza da s. Quirico e da s. Francesco del Chiapetto. Giace ai piedi di fertilissimi colli, ricchi di ogni genere

Lith. J. Lunck. Torino

Viadotto sul Fiume Ricco

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

di vegetabili e coronati di molte ville, cioè di Zemignano, Cremeno, Brasile, Cambiaso e San Biagio.

Il torrente Polcevera, che passa in vicinanza di Bolzaneto, irriga parte del suo territorio, di cui una gran parte è pure bagnata dai rivi Trascà, e Marcia.

Rivarolo.

Stazione distante da Torino kilometri 161, durata del tragitto ore 5, minuti 7.

Capo-luogo di mandamento nella provincia e divisione di Genova.

Sta sulla regia strada, a maestrale da Genova, da cui è distante otto chilometri.

Rivarolo, cospicuo ed ameno borgo, è diviso in inferiore e superiore. È composto, come mandamento, dei comuni di S. Pier d'Arena, di Brasile e di S. Olcese.

Il primo dei tre comuni trovasi a manca, e presso l'imboccatura del fiume-torrente Polcevera; e non è discosto che due chilometri, ad ostro, dal suo capo di mandamento; il secondo gli è posto a tramontana in distanza di 3 chilometri; S. Olcese, che gli sta a maggiore lontananza, giace alle falde dell' alto Apennino sulla destra sponda di un torrente denominato Sardorella.

Il mandamento di Rivarolo confina nel lato occidentale con quello di Sestri a ponente, ad ostro col Mediterraneo e col territorio di Genova; nell'orientale suo lato confina con parte di quello di Genova, e coll'alto giogo che dal forte dello Sperone volge a quello del Diamante, e va a rannodarsi all' estremo contrafforte apennino, prolungandosi a greco verso il monte Sella; a tramontana confina col mandamento di S. Quirico, da cui il torrente Sardorella lo divide in parte.

Varii torrenti e rivi bagnano le terre di questo mandamento, e metton capo nel fiume-torrente Polcevera, che dà il nome a questa valle, la cui parte più bassa è deliziosa oltre ogni credere, non tanto per la sua amena positura, per la feracità delle sue campagne coltivate colla più gran diligenza, e ricche di vigneti, di giardini e di piante fruttifere di ogni sorta, quanto pei frequenti villaggi, e per gli stupendi palazzi.

Il torrente Polcevera, che scorre in mezzo di quella ridentissima vallea, si valica per mezzo di un magnifico ponte di dodici archi, lungo 260 metri, alto 25, costrutto l'anno 1550 per le largizioni del sig. Gentile, patrizio genovese, il quale avendo avuto la disgrazia di perdere annegato miseramente un figlio, mentre quegli guadava il torrente in occasione di una

straordinaria piena, fece fabbricare quel ponte, stato ingrandito l'anno 1825, affinchè ad altri non dovesse accadere un così tristo destino. I forestieri si fermano su questo ponte a contemplare la superba veduta della Polcevera. Esso è rinomato nelle storie moderne, perchè fuvvi firmato l'ordine di evacuazione delle truppe francesi da Genova il 4 giugno 1800.

Il torrente Polcevera ha le sue fonti nelle montagne della Madonna di Casterla superiormente a Pegli, ed a Sestri di ponente; scende da prima col nome di canale di S. Martino, dirigendosi da borea ad ostro sino a Gazzolo, ove piega per alcun tratto da ponente a levante. È da osservarsi che nuoce assai l'irregolarità dell'alveo di questo fiume-torrente; oltre a ciò l'alveo stesso presso Rivarolo è più elevato che il livello stesso del borgo; ed accade non rare volte che certi possidenti per assicurare i propri poderi fanno a detrimento degli altri traboccare l'acqua verso l'abitato del borgo, non ponendo mente al pericolo in cui vi rimangono esposti gli abitatori. Le acque di questo torrente servono a dar moto ai varii edifizii meccanici.

Fra Rivarolo inferiore e superiore, passa il torrente Turbella, che scende dal monte dei Due-Fratelli; esso giova a fertilizzare l'agro di questo capo-luogo di mandamento.

Non è da tacersi che nelle parti più elevate della valle di Polcevera si coltivano con molta cura ed intelligenza i gelsi, e che notevole è la quantità dei bozzoli che vi si raccoglie. La seta di questa valle è molto acconcia ad esser ridotta in brillanti velluti.

Nel 1506 fu ritrovata nel sito denominato Isosecco della valle del Polcevera una tavola di rame la quale è giudicata come molto importante pella storia di Genova, perocchè vi si vede scolpita una sentenza emanata molto prima dell'êra volgare dai romani magistrati per dar termine ad una contesa di territorio. Questa preziosa tavola fu ritrovata da un villico, mentre stava scavando un terreno nel sito sopra indicato; questi, lieto di poterne ricavare una considerevole somma di danaro, trasportolla in Genova, ed ivi la vendè ad un fabbricatore di caldaie, il quale dopo averne fatto acquisto pensò di farla vedere da qualche persona che potesse leggere ed intendere le molte parole ivi scolpite; per tal modo la scoperta di questo monumento fu presto conosciuta al ligure Senato, che affrettossi a comprarlo e lo allogò nel maggior tempio di Genova, presso la cappella di S. Giovanni Battista.

Da molti tratti della storia di Genova si può conoscere che i Polceveraschi diedero in ogni tempo le più splendide prove del loro corag-

gio, e che sul loro territorio fiaccarono l'orgoglio di quelli che vennero ad assalirli. Nella guerra del 1746 gli Austriaci condotti dal generale Botta-Adorno, il quale era fiero nemico di Genova, stavano accampati nell'alveo del Polcevera, che trovavasi, come suole accadere nei giorni estivi, intieramente asciutto: ma una improvvisa dirottissima pioggia che cadde nella notte sui circostanti balzi, ingrossò per siffatta guisa il sopraccennato fiume-torrente, che allo spuntar del giorno inondò tutta la valle, sicchè ravvolse nei vortici delle sue acque e seco trasse precipitosamente le provvisioni dell'esercito, e più di mille soldati.

Il popolo di Genova, che ciò vedeva dai bastioni, ed i Polceveraschi che ciò pure miravano dalle loro alture, volevano profittarne, tanto più che omai s'immaginavano che i santi loro protettori e i loro angeli tutelari combattessero per esterminare i fieri nemici di Genova; ma il governo adoperò quel poco d'energia che gli rimaneva per comprimere il coraggio de'suoi difensori.

Popolazione 5,700.

S. Pier d'Arena.

Stazione distante da Torino kilometri 165, durata del tragitto ore 5, minuti 15.

Comune nel mandamento di Rivarolo, provincia e divisione di Genova.

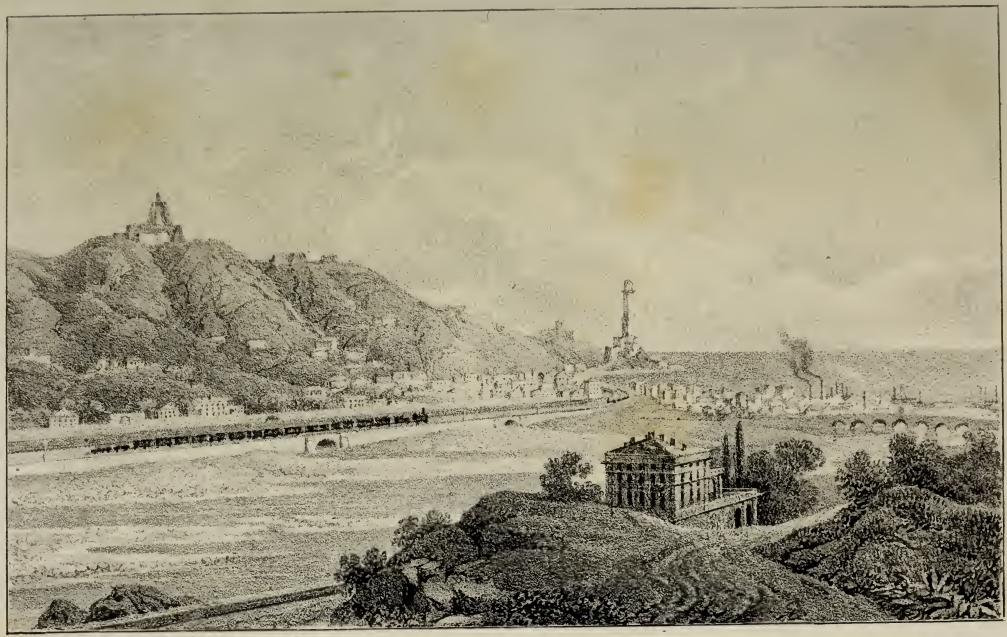
Sorge alla sinistra e presso le foci del Polcevera, a ponente di Genova, ad ostro del suo capoluogo di mandamento.

Il Polcevera, alla cui valle appartiene ancora questo borgo, ivi si valica sul rinomato ponte-Durazzo per andare a Cornigliano, che trovasi a tre chilometri circa. Il comune è composto del borgo di detto nome, e dei villaggi di Promontorio, Belvedere, e Salita della Pietra.

Due forti esistono in questo comune, i quali sono ancora di recente costruzione, uno sulla collina di Belvedere, l'altro su quella della Crocetta.

I tre colli, Promontorio, Belvedere e Crocetta, sono deliziosissimi, non tanto pei loro prodotti in olivi, agrumi, fiori, vigneti e piante fruttifere d'ogni sorta, quanto per i palazzi e gli splendidi casini di campagna, che servono di villeggiatura a doviziose famiglie dell'attigua metropoli.

L'ameno distretto, ov'è S. Pier d'Arena, trovasi chiuso tra le mura urbane e la sinistra sponda del torrente Polcevera; questo insigne



Lito. J. Lunck, Torino.

S. Pier d' Arena

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

borgo meriterebbe il titolo di città sì pe' suoi numerosi abitanti, e per l'attività dei traffichi, non che pei fabbricati che guardano la marina lungo la via regia pel tratto d'un miglio circa ed infine per quelli che stanno nell'interno, attraversati da ampie vie comunali.

Sparsi in varii punti si contano cinquanta e più grandiosi palazzi, che tutti nel secolo scorso erano tenuti in florido stato, ma che dopo la rivoluzione furono in gran parte negletti. Tuttavia tra quelli che esistono nel borgo meritano ancora special menzione i palazzi Scassi, Spinola, Centurioni, Mariotti, Pallavicini, Sauli, Doria, osservabilissimi per la loro architettura, e pei dipinti di valenti autori, onde sono adorni.

I principali prodotti del territorio di questo comune sono il vino, gli agrumi, le frutta di diverse specie, gli orteggiati.

Ad avvivarvi l'industria esistono fabbriche di sapone, di biacca, di amido, di liquori, d'ombrelli, di carte da giuoco; vi sono inoltre una fonderia pel ferro in ghisa che fornisce un discreto guadagno al proprietario; ed un'altra fonderia pel ferro dolce, di non poco rilievo; vi sono pure una raffineria dello zucchero, due filature di cotone, le stamperie di indiane, ed uno stabilimento per la fabbricazione del solfato di chinina. Oltre a tutte queste fonti d'industria locale, gli abitanti trovano ancora un'occupa-

zione vantaggiosa nel commercio, nella nautica, nella pesca, nella mano d'opera, e nell'agricoltura.

Gli abitanti sono di robusta complessione, d'indole assai pacifica, e molto inclinati all'industria.

Popolazione 8,010.

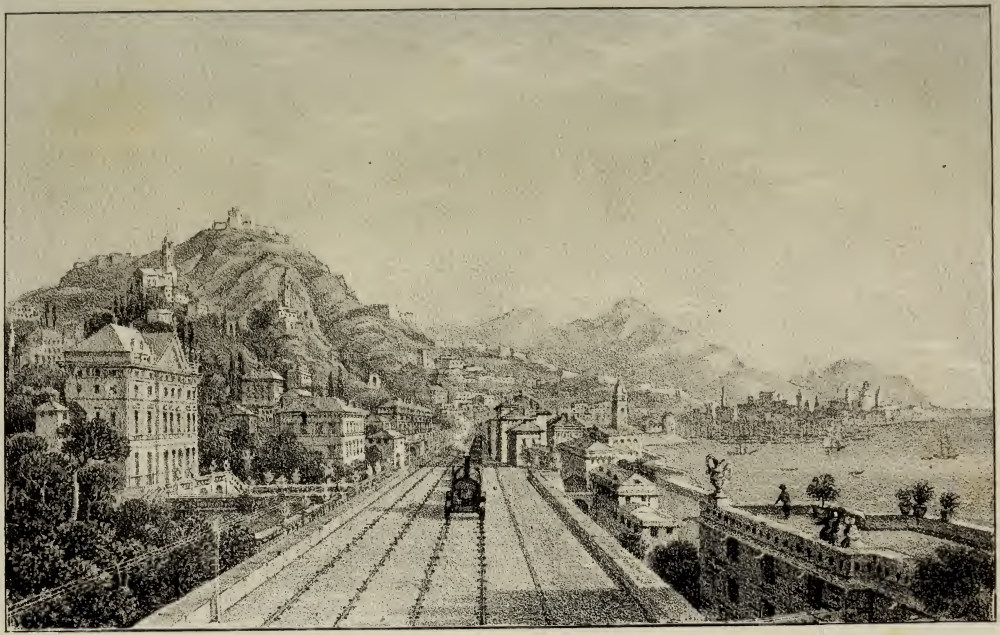
Genova.

Distante da Torino kilometri 166, durata del tragitto ore 4, minuti 20.

Genova, tra le più antiche ed illustri città d'Italia, reggevasi a repubblica sino dal secolo XI; e durò in tal condizione sino all'anno 1805, in cui passò sotto il dominio dei Francesi.

Come repubblica, era al suo cadere divisa in tre parti, cioè: Riviera di Levante, Riviera di Ponente, e dominii di Terraferma; dalla Francia fu divisa in tre dipartimenti, di Genova, di Montenotte, degli Apennini, e così fu governata fino al cadere di Napoleone, alla qual epoca, pel trattato 30 maggio 1814, fu chiamata a costituire, assieme al Piemonte ed alla Lomellina, parte della Garfagnana, ecc., ecc., può dirsi il più forte Stato d'Italia.

Genova è stata una delle repubbliche trafficanti fra le più invidiate, la più denigrata, la meno conosciuta. Dei viaggiatori, dei sublimi



Lito J. Inwek, Torino.

Genova

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

poeti ed oratori, dei celebri storici, forse più addentrati nella cronologia, che non nelle cognizioni pratiche del cuore umano, hanno incessantemente parlato della perfidia dei Genovesi. Ove però riflettere vogliasi a queste affermazioni velenose, vedrassi che traggono origine dalla loro prevenzione, e dalla ingiustizia degli scrittori antichi, che questa nazione, allora conosciuta sotto il nome di *Ligure*, dipinsero come una congerie di pirati, e la città loro come nido di bestie feroci, e di rettili schifosi.

Tali opinioni gli scrittori moderni adottarono talvolta alla cieca, anche copiando persino le diatribe composte e propalate d'ordine dei Veneziani, implacabili rivali dei Genovesi, allorchè questi due popoli tennero il dominio dei mari. I Genovesi occupando uno sterile terreno, dovettero con operosa mente supplire alla mancanza di quei doni ad essi negati dalla natura. La loro situazione marittima li trasse al traffico, e questo divenne l'unica sorgente di ogni loro guadagno, di ogni loro ricchezza. Le loro conquiste in Oriente per assicurare le lor vie di commercio, saranno sempre gemme preziose dell'Italiche glorie. Un popolo astretto a tutto trarre dalla industria, diventa parco ed economico; fatto sagace per bisogno, egli approfitta naturalmente dell'indolenza e del torpore de' suoi vicini, onde sovvenire ai suoi

bisogni. Queste qualità, se da alcuni si vogliono difetti, li ebbero i Genovesi, in comune però con tutti i popoli che non possono essere agricoli. I Genovesi non sono stati nè migliori, nè peggiori di quello che lo furono i Cartaginesi, i Tirii, i Rodii, i Pisani, i Veneziani, tutte insomma le genti trafficanti: i sommovimenti miserandi a cui eglino trovaronsi esposti, e le scosse violente che tante volte minacciarono di totale esterminio la loro politica esistenza, ed i possedimenti loro, dovettero inevitabilmente inacerbirne il carattere, e dischiudere i cuori loro alle passioni più veementi. Ma ove vogliansi discorrere gli annali di questo popolo, vedrassi che quelle passioni stesse non distrussero giammai il germe delle qualità più nobili, e più sublimi. Ogni secolo produsse nei due sessi esseri grandi, generosi e difficili ad imitare per virtù eccelse, la cui sola rimembranza sveglia commozione ; la patria ebbe grande numero di martiri; l'amore, l'amicizia, la riconoscenza, tutti i sentimenti infine dominanti i petti gentili, in Genova ottennero culto, olocausto, onori.

Questo Ducato è ora diviso nelle provincie di Genova, Albenga, Bobbio, Chiavari, Levante, Novi, Savona. Prodotti principali: Olio, vino, agrumi, castagne. Capitale Genova. Abitanti 674,988.

Genova (Genoa, Januà). Quest'antichissima

città dei Liguri, denominata con universale consentimento la *Superba*, per la mirabile sua situazione, e la splendidezza dei suoi edifizi, giace in forma di anfiteatro, alle sponde del mare Ligustico ed alle falde degli Apennini, e le sue due sponde distinguonsi coi nomi di *Riviera di Levante*, e *Riviera di Ponente*. Il suo porto forma un vasto semicircolo, ed è munito di due grandi moli detti il *Vecchio*, ed il *Nuovo*, che a' dì nostri ricevettero notabile prolungamento, dove innalzasi un faro gigantesco o la *Lanterna*, che nelle tenebre serve di stella ai naviganti. È difesa dalla natura e dall'arte, e le sue fortificazioni di terra e di mare, in questi ultimi tempi d'assai aumentate, la rendono inespugnabile; sempre famoso sarà l'assedio sostenuto da Massena nel 1800.

Il prospetto di questa città e de' suoi dintorni dal centro del porto, o alla distanza di un miglio dal mare, è una pittura di tutto quel bello, che la natura, e le arti possono ritrarre e raccorre: un gran numero di borghi, di ville e di case di delizia lunghesso il mare, non sembrano formare che una sola città. Dopo il ristoramento delle scienze e delle arti gentili, Genova si è particolarmente distinta nel proteggere e nell'incoraggiare gli artisti di ogni genere.

Una gran parte però delle sue opere appar-

tengono a mani straniere. La repubblica profittò dei grandi uomini a cui Roma e tutta l'Italia debbono il loro splendore. Il palazzo senatorio, i templi, gli edifizi pubblici, le gallerie dei privati riboccano di marmi animati da un ardito scalpello, e di tele vivificate da pennelli creatori di meraviglie; tutte le scuole contribuirono a formare quelle splendide creazioni. Poche città d'Europa possono stare a paragone con Genova per la grandiosità e ricchezza delle chiese. La cattedrale, celebrata da Dante per la sua magnificenza, è superiore ad ogni descrizione. Nel suo ricco tesoro conservasi il famoso *Sacro Catino*, trovato nella presa di Cesarea nella Palestina, fatta dal valoroso *Guglielmo Embriaco* nel 1101, che vuolsi servisse alla cena del *Nostro Signor Gesù Cristo* cogli Apostoli. Si è creduto per lungo tempo che questo vaso fosse cavato in un prezioso smeraldo orientale: in oggi però è appieno dimostrato, non essere che di tersissimo vetro. — La chiesa di *San Siro* è una delle più antiche, e forse di tutte le altre la più ricca in marmi; tra le sculture avvene anche del celebre *Puget*. — Il tempio dell'*Annunziata* deve in gran parte la sua magnificenza alla famiglia *Lomelini*, e *Santa Maria di Carignano* a quella della famiglia *Sauli*: quest'ultima fu fabbricata sul disegno di *Galeazzo Alessi*, che le diede una forma di croce

greca; presso questa chiesa sorge il ponte maraviglioso, che da quella riceve il nome, e che congiunge le due colline di *Sarzana* e *Carignano*; è composto di 7 archi ed è posto a sì sterminata altezza che nella valle sottoposta innalzansi case di sette piani: questa grande opera è pure dovuta ai discendenti dei *Sauli*. In *San Stefano* ammirasi un prezioso dipinto di *Giulio Romano* e di *Raffaello*, che il sommo Leon X donò all'antica repubblica, e fu poscia ristorato da *David* celebre pittore francese. *S. Matteo*, chiesa dei Doria, venne continuamente dai loro discendenti abbellita. *S. Pietro* è pure splendidissimo per marmi e sculture. *S. Maria della Consolazione*, è per gli ornamenti una delle più belle chiese di Genova. *S. Francesco di Paola*, posta in una delle posizioni più amene del nuovo circolo della città, commendevole per architettura e dipinti; il convento de'*Cappuccini* trovasi pure collocato deliziosamente, godendósi da esso della veduta della città e del porto, e della collina di Albaro, ecc. Tra' pubblici edifizi spicca il palazzo Ducale, disegno maestoso del *Cantoni*, ridondante di marmi, di sculture e pitture; havvi una vasta sala ornata di un grandioso collonnato, e di una bellissima pittura a fresco nella soffitta, del veneziano *Tiepolo*. Quivi conservavasi un rostro antico di nave, trovato nel porto, che credesi essere ivi

rimasto in occasione della battaglia navale data dai Genovesi a *Magone*, duce Cartaginese.

Nel vecchio palazzo della Città, in oggi del tribunale di Commercio, conservasi un'antica tavola romana in bronzo, che fu dissotterrata da un contadino nell'anno 1506, nelle campagne di Polcevera presso Genova: sì importante monumento fu illustrato dal *Ratti*. L'arsenale di terra è un vasto edificio, destinato ora come officina dell'artiglieria; in quello marittimo vi si trovano tutti i luoghi adattati alla costruttura delle navi; ricca e ben disposta armeria. La bellissima *Loggia di Banchi*, è ora luogo di convegno pei negozianti. Il *Porto-franco*, quasi altra città dentro la città medesima, è un complesso di vasti edifizi che servono di emporio a tutte mai le merci del mondo. In una gran sala della dogana, dove custodivasi il tesoro del *Banco di San Giorgio*, la cui memoria servirà di eterno monumento della popolare savìezza, veggonsi le statue in marmo dei fondatori illustri di quell'opera benefica. *Zecca* celebre e magnifica. L'Università primeggia tra le fondazioni destinate all'istruzione. Accademia di belle arti, Pinacoteca, Medagliere, Musei, Osservatorio, Orto botanico, Biblioteche, Magnifico Collegio Regio, Regia Scuola di Marina, Scuola de' Sordi e Muti, fondata nel 1801 dal modesto e pio *Assarotti*. L'Albergo od Ospizio

dei poveri, immenso e magnifico edificio dove l'arte e la pietà versano a gara tutti i tesori loro; e qui pure giova osservare che la creazione di quasi tutti i più grandiosi ed utili stabilimenti (numerosi in Genova) debbesi alla pietà di semplici cittadini, che in opere sì sante impiegarono tutte le ricchezze loro. Quell'albergo serve al doppio nobile scopo della carità e del ravvedimento.

In questo edificio, in cui si esauriscono tutti i benefici sentimenti del cuore, stanziano di continuo circa 2,200 individui.

L'egra ed infelice vecchiezza vi trova soave asilo e ristoro; coloro che sono atti al lavoro sono utilmente sottratti dall'ozio, flagello d'ogni virtù. Numerosi ivi, e diversi gli ospizii; vi si fabbricano particolarmente coperte di lana, osservabili per la finezza loro, molti merletti, tessuti ed altre opere di lino.

Nella bella chiesa dell'Albergo vi sono due opere insigni di scultura del *Buonarotti* e del *Puget*. Nel conservatorio fondato da *Domenico Fieschi*, si lavorano con rara perfezione i fiori artificiali, che un tempo erano oggetto di traffico lucroso. Il grande Ospedale detto *Pammatone* desta maraviglia per la sua vastità, architettura, e per la profusione de' marmi co' quali è abbellito; fu fondato da *Bartolomeo Bosco*, dotto giureconsulto ed illustre cittadino; l'ospizio

degli Incurabili debbesi alla generosità di *Ettore Vernazza*. Il Manicomio è pure fondazione notevole, siccome pure molti altri ospizii, e conservatorii su' quali i brevi limiti nostri non permettono diffonderci. Il Lazzaretto fu fondato verso la metà del secolo XIV; due secoli innanzi quello di Vinegia; ora si disegna la costruzione di un altro, che dee fare le veci di quello di Varignano. Belle piazze e vie, di cui la celebre *Staël* durante il suo soggiorno in Genova scriveva che: *la grande contrada sembravale essere stata fabbricata per un congresso di re*; la strada *Balbi*, la *Nuovissima* sono spaziose, e la descrizione de' palazzi che la adornano fu eseguita da *Rubens* in Anversa. L'architettura della facciata del *Palazzo Ducale* fu persino lodata dal difficilissimo *Milizia*. Sì numerosi, e maestosi sono i palazzi dei privati, che Genova n'ebbe a giusto titolo quel nome di *Superba*; quelli in generale oltre la bellezza dell'architettura, racchiudono vaste gallerie ridondanti dei dipinti delle più famose scuole, e delle sculture de' scalpelli più insigni; molti sono pure rallegrati da giardini deliziosi; fra' palazzi spiccano il *Balbi*, il *Balbi-Piovera*, il *Brignole* o *Palazzo Rosso*, il *Serra*, il *Carega*, il *Cambiaso*, dove sono i Pubblici Bagni, il *Di-Negro* vera delizia, il *Pallavicini*, il *Grimaldi della Pietra*, ecc. ecc. Tra' teatri, notevole

quello di S. *Agostino*, fatto costruire nello scorso secolo dalla famiglia *Durazzo*; e il *Carlo Felice* edificato a spese del pubblico, sul disegno dell'illustre cav. *Carlo Barabino*. Gli acquedotti che somministrano l'acqua alla città, sono veramente opere ammirande. La situazione di Genova, a così dire, centrale tra l'Italia, le coste orientali, la Francia, e la Spagna, è d'assai vantaggiosa al suo traffico. Fiorentissima è pure per le sue fabbriche e manifatture; sempre rinomati sono i suoi velluti, al pari delle stoffe di seta, per le quali vi si fa raccolta abbondevole di quella materia prima; vi sono molte filature di cotone, con cui si fanno eccellenti tessuti, e calze molto pregiate; famosi i vermicelli, che si spediscono per tutta Europa, e persino in America; notevole è pure la crescente e bella manifattura delle tabacchiere dette della *Maddalena*. Il corallo è lavorato colla massima perfezione; minuterie d'argento in filagrana pure di finissimo lavoro. Sapone eccellente; così la carta di Voltri; preparazione della biacca di un'osservevole bianchezza e purità; del sale d'*Epsom* o d'Inghilterra, dell'olio di vetriolo; fabbricazione d'ombrelli di tela incerata, ecc. Della patria di *Cristoforo Colombo*, d'*Andrea Doria*, per non parlare di tanti altri sommi, noi finiremo d'intertenerci colle parole del cav. *Felice Romani*, altro suo figlio illustre: — « *Ge-*

nova è città antica, piena di monumenti, ricca di gloriose memorie, e superba di moli, che a buon dritto si potrebbero dire romane; a Genova sorride una bella natura; e dove questa mancava, provvedeva l'industria, forse più prodigiosa della natura medesima. »

Abitanti, colla popolazione del porto, il presidio, ecc., ecc., 115,257.

Il grazioso borgo di Sestri è ricco di bellissimi edificii, che si possono certamente paragonare a quelli di Roma; dovunque case di delizia; le immense cedraie quivi continuamente in fiore impregnano l'aere d'un olezzo delizioso. Il sobborgo, ed i dintorni d'Albaro offrono una serie non interrotta di bellezze naturali, ed artificiali.

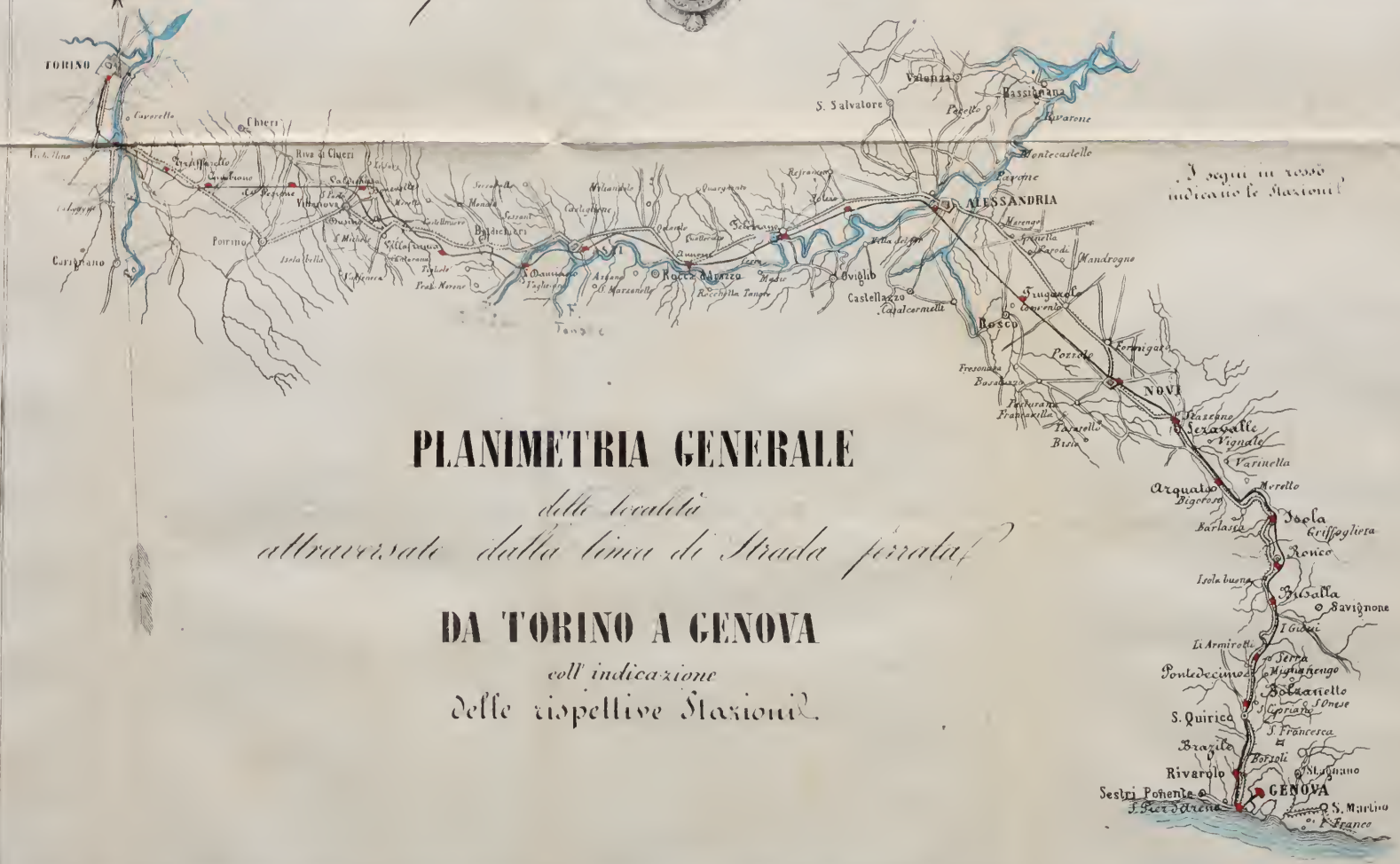
AMABILI LETTORI

Ecco terminato il nostro viaggio. Se, a difetto d'uno stile svariato e pittoresco, come il soggetto da noi trattato, queste pagine ebbero almeno il merito della precisione; se l'ordine che abbiamo stabilito nel nostro itinerario potè servire a coordinare alcune delle vostre idee; se finalmente, cosa molto dubbia, noi siamo giunti solo ad eccitare qualche volta il vostro interesse, allora è pienamente raggiunto il nostro scopo.

L'AUTORE.

Planimetria della Linea. — Tavole delle pendenze. — Tariffe pel trasporto dei Viaggiatori e delle Merci, a grande e piccola Velocità.

Strada ferrata dello Stato



PLANIMETRIA GENERALE

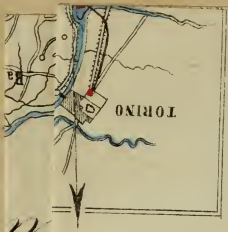
delle località

attraversate dalla linea di Strada ferrata

DA TORINO A GENOVA

coll' indicazione

delle rispettive Stazioni.



PLANIMI

a

rsate dalle

DA TO

delle ri

TABELLA *indicante le pendenze esistenti sul tronco di strada in esercizio fra Torino e Genova, partendo da Torino e segnando la pendenza in salita col segno positivo, e quelle in discesa col negativo.*

N° d'ordine	INDICAZIONE DEL TRATTO DI VIA. *Distanza da Torino*			Lunghezza in metri	Pendenza in metri per ogni 1000 metri	OSSERVAZIONI
	TORINO					
1	Dal k. 0		0.			Stazione di Torino.
2		al k.	0,532	532	0,0 liv.	
3	0,532	»	1,807	1275	— 0,5	
4	1,807	»	3,907	2100	+ 0,5	
5	3,907	»	6,607	2700	— 4,255	Pass. del Sangone.
6	6,607	»	7,942	1335	0,00 liv.	Viadotto di Monc.
7	7,942	»	8,909	967	— 0,22	Varco del Po, Staz.
8	8,909	»	9,666	757	— 0,26	di Moncalieri.
9	9,666	»	10,276	610	+ 4,00	
10	10,276	»	11,346	1070	+ 3,70	
11	11,346	»	12,118	772	0,00 liv.	Linea per Cuneo,
12	12,118	»	13,908	1790	+ 3,45	s. di Truffarello.
13	13,908	»	14,208	300	+ 2,50	
14	14,208	»	14,565	357	0,00 liv.	
15	14,565	»	16,281	1716	+ 3,00	Staz. di Cambiano.
16	16,281	»	18,924	2643	+ 3,50	
17	18,924	»	19,924	1000	— 0,50	
18	19,924	»	21,924	2000	— 0,90	Staz. di Pessione.
19	21,924	»	22,668	744	0,00 liv.	
20	22,668	»	24,568	1900	+ 2,00	
21	24,568	»	26,568	2000	+ 0,70	
22	26,568	»	27,868	1300	+ 2,00	Staz. di Valdichiesa
23	27,868	»	30,577	2709	0,00 liv.	Tronco di s. Paolo
24	30,577	»	39,801	9224	— 10,00	Viad. di Stenevas.
25	39,801	»	40,355	454	— 10,70	Staz. di Villafranca
26	40,355	»	40,655	300	— 6,60	
27	40,655	»	41,468	813	+ 3,00	
28	41,468	»	42,309	841	+ 2,25	
29	42,309	»	42,413	104	— 5,00	
30	42,413	»	43,158	745	— 1,611	
31	43,158	»	46,654	3496	— 2,204	Fermata di Baldic.

N° d'ordine	INDICAZIONE DEL TRATTO DI VIA. *Distanza da Torino*			Lunghezza in metri	PENDENZA in metri per ogni 1000 metri	OSSERVAZIONI
	Dal kil.					
32	46,654	al k.	47,554	900	0,00 liv.	
33	47,554	»	50,364	2810	— 3,54	Staz. di s. Damiano
34	50,364	»	51,612	1248	— 3,65	Varco del Borbore
35	51,612	»	52,615	1003	— 0,731	
36	52,615	»	53,642	1027	— 2,90	
37	53,642	»	54,500	858	— 4,32	
38	54,500	»	56,822	2322	— 1,00	Varco del Borbore
39	56,822	»	57,594	772	— 4,00	staz. d'Asti.
40	57,594	»	58,408	814	+ 0,8473	
41	58,408	»	59,046	638	— 1,000	
42	59,046	»	60,847	1801	+ 0,500	
43	60,847	»	61,836	989	+ 0,520	
44	61,836	»	62,670	834	— 2,290	
45	62,670	»	63,170	500	— 3,250	
46	63,170	»	65,870	2700	— 0,470	Stazione d'Annone.
47	65,870	»	66,970	1100	+ 1,643	
48	66,970	»	68,166	1196	0,00 liv.	
49	68,166	»	69,270	1104	— 2,989	Fermata del Cerro.
50	69,270	»	72,470	3200	0,00 liv.	
51	72,470	»	73,450	980	— 0,195	
52	73,450	»	75,270	1820	— 3,170	Staz. di Felizzano.
53	75,270	»	82,670	7400	— 0,270	Stazione di Solero.
54	82,670	»	83,670	1000	— 2,870	
55	83,670	»	84,726	1056	— 1,9696	
56	84,726	»	87,896	3172	— 0,318	
57	87,896	»	89,096	1200	+ 1,750	Varco del Tanaro.
58	89,096	»	90,497	1401	0,00 liv.	Staz. d'Alessandria
59	90,497	»	92,145	1648	+ 0,072	
60	92,145	»	93,322	1177	+ 3,022	Varco della Bormi.
61	93,322	»	93,564	242	0,00 liv.	
62	93,564	»	94,543	979	+ 0,387	
63	94,543	»	95,341	798	0,00 liv.	
64	95,341	»	95,493	152	+ 3,00	
65	95,493	»	96,432	939	+ 3,300	
66	96,432	»	96,636	204	+ 6,000	

N° d'ordine	INDICAZIONE DEL TRATTO DI VIA. *Distanza da Torino*			Lunghezza in metri	PENDENZA in metri per ogni 1000 metri		OSSERVAZIONI
	Dal kil.						
67	96,636	al k.	99,749	3113	+ 6,710		Staz. di Frugarolo
68	99,749	»	102,708	2959	+ 5,570		
69	102,708	»	103,814	1106	+ 6,880		
70	103,814	»	107,995	4181	+ 7,200		
71	107,995	»	109,782	1787	+ 7,971		
72	109,782	»	109,901	119	+ 3,870		
73	109,901	»	110,218	317	+ 2,000		Stazione di Novi
74	110,218	»	113,308	3090	+ 7,40		
75	113,308	»	115,101	1793	+ 0,50		
76	115,101	»	118,513	3412	0,00	liv.	Staz. di Serravalle
77	118,513	»	122,195	3682	+ 7,82		
78	122,195	»	122,573	378	0,00	liv.	Stazione d'Arquata
79	122,573	»	125,335	2762	+ 6,00		
80	125,335	»	126,047	712	+ 4,00		Gal. di Pietra bissar. della lung. di m. 682
81	126,047	»	130,332	4285	+ 6,00		Varchi della Scrivia
82	130,332	»	131,092	760	0,00	liv.	Stazione d'Isola
83	131,092	»	134,485	3393	+ 8,00		Gal. Craver. e Villav.
84	134,485	»	136,870	2385	+ 7,20		Stazione di Ronco
85	136,870	»	137,770	900	+ 8,00		Galleria della Pieve
86	137,770	»	140,583	2813	+ 4,86		Busalla stazione
87	140,583	»	146,010	5457	— 28,68		Galleria dei Giovi
88	146,010	»	148,172	2162	— 35,00		
89	148,172	»	148,322	150	0,00	liv.	
90	148,322	»	148,652	510	— 35,00		
91	148,652	»	150,160	1528	— 28,69		Galleria Armirott i
92	150,160	»	152,289	2129	— 20,82		
93	152,289	»	152,768	479	0,00	liv.	Staz. Pontedecimo
94	152,768	»	155,812	3044	— 11,00		
95	155,812	»	155,948	136	0,00	liv.	
96	155,948	»	157,148	1200	— 11,00		Staz. s. Francesco
97	157,148	»	158,431	1283	— 10,00		
98	158,431	»	159,051	620	— 4,00		Staz. di Rivarolo.
99	159,051	»	161,628	2577	— 8,00		
100	161,628	»	164,205	2577	+ 3,40		Staz. dis. P. d'Arena e galler. s. Lazzaro
101	164,205	»	165,179	974	0,00	liv.	Stazione di Genova

PREZZI DELLE CORSE

	Staz. di partenza.	dist. in K.	1a classe	2a classe	3a classe
Da TORINO a	Moncalieri. . vic.	8	0. 80	0. 55	0. 30
	Truffarello . . »	13	1. 30	0. 90	0. 50
	Cambiano . . . »	17	1. 70	1. 20	0. 70
	Pessione. . . . »	22	2. 20	1. 55	0. 90
	Valdichiesa . . »	27	2. 70	1. 90	1. 10
	Dusino . . . . »	36	3. 60	2. 50	1. 45
	Villafranca . . »	42	4. 20	2. 95	1. 70
	S. Damiano . . »	50	5. »	3. 50	2. »
	Asti . . . . . »	57	5. 70	4. »	2. 30
	Annone . . . . »	67	6. 70	4. 70	2. 70
	Felizzano . . . »	77	7. 70	5. 40	3. 10
	Solero . . . . . »	83	8. 30	5. 80	3. 30
	Alessandria . . »	91	9. 10	6. 35	3. 65
	Frugarolo . . . »	101	10. 10	7. 05	4. 05
	Novi . . . . . »	113	11. 30	7. 90	4. 50
	Serravalle . . . »	121	12. 10	8. 45	4. 85
	Arquata . . . . »	125	12. 50	8. 75	5. »
	Isola del Cantone »	134	13. 40	9. 40	5. 35
	Ronco . . . . . »	139	13. 90	9. 75	5. 55
	Busalla . . . . »	144	14. 40	10. 10	5. 75
	Ponte Decimo . »	154	15. 40	10. 80	6. 15
	Bolzaneto . . . »	158	15. 80	11. 05	6. 30
	Rivarolo. . . . »	161	16. 10	11. 25	6. 45
	S. Pier d'Arena »	163	16. 30	11. 40	6. 50
	Genova . . . . »	166	16. 60	11. 60	6. 65
Da MONCALIERI a	Truffarello . vic.	5	0. 50	0. 35	0. 20
	Cambiano . . »	9	0. 90	0. 65	0. 35
	Pessione . . »	14	1. 40	1. »	0. 55
	Valdichiesa . »	19	1. 90	1. 35	0. 75
	Dusino. . . »	27	2. 70	1. 90	1. 10
	Villafranca . »	34	3. 40	2. 40	1. 35
	S. Damiano . »	41	4. 10	2. 85	1. 65
	Asti . . . »	49	4. 90	3. 45	1. 95
	Annone . . »	59	5. 90	4. 15	2. 35
	Felizzano . . »	69	6. 90	4. 85	2. 75
	Solero . . . »	95	7. 50	5. 25	3. »
	Alessandria . »	83	8. 30	5. 80	3. 30
	Frugarolo . . »	93	9. 30	6. 50	3. 70
	Novi . . . »	105	10. 50	7. 35	4. 20
	Serravalle. . »	112	11. 20	7. 85	4. 50
	Arquata . . »	117	11. 70	8. 20	4. 70
	Isola del Cantone »	126	12. 60	8. 80	5. 05
	Ronco . . . »	131	13. 10	9. 15	5. 25
	Busalla . . »	135	13. 50	9. 45	5. 40
	Pontedecimo . »	146	14. 60	10. 20	5. 85
	Bolzaneto . . »	150	15. »	10. 50	6. »
	Rivarolo . . »	152	15. 20	10. 65	6. 10
	S. Pier d'Arena »	155	15. 50	10. 85	6. 20
	Genova . . »	158	15. 80	11. 05	6. 50

PREZZI DELLE CORSE

	Staz. di partenza		dist. in K.	1a classe	2a classe	3a classe
Da TRUFFARELLO a	Cambiano.	vic.	4	0. 40	0. 50	0. 15
	Pessione	»	9	0. 90	0. 65	0. 55
	Valdichiesa	»	14	1. 40	1. »	0. 55
	Dusino	»	23	2. 30	1. 60	0. 90
	Villafranca	«	29	2. 90	2. 3	1. 15
	S. Damiano	»	37	3. 70	2. 60	1. 30
	Asti	»	44	4. 40	3. 10	1. 75
	Annone	»	54	5. 40	3. 80	2. 15
	Felizzano	»	64	6. 40	4. 50	2. 55
	Solero	»	70	7. »	4. 90	2. 80
	Alessandria	»	78	7. 80	5. 45	3. 10
	Frugarolo	»	88	8. 80	6. 15	3. 50
	Novi	»	100	10. »	7. »	4. »
	Serravalle	»	108	10. 80	7. 55	4. 30
	Arquata	»	112	11. 20	7. 85	4. 50
	Isola del Cantone		121	12. 10	8. 45	4. 85
	Ronco	»	126	12. 60	8. 80	5. 05
	Busalla	»	131	13. 10	9. 15	5. 25
	Pontedecimo	»	141	14. 10	9. 85	5. 65
	Bolzareto	»	145	14. 50	10. 15	5. 80
	Rivarolo	»	148	14. 80	10. 33	5. 90
	S. Pier d'Arena	»	150	15. »	10. 50	6. »
	Genova	»	153	15. 30	10. 70	6. 10
Da CAMBIANO a	Pessione	vic.	5	0. 50	0. 35	0. 20
	Valdichiesa	»	10	1. »	0. 70	0. 40
	Dusino	»	19	1. 90	1. 35	0. 75
	Villafranca	»	25	2. 50	1. 75	1. »
	S. Damiano	»	33	3. 30	2. 30	1. 30
	Asti	»	40	4. »	2. 80	1. 60
	Annone	»	50	5. »	3. 50	2. »
	Felizzano	»	60	6. »	4. 20	2. 40
	Solero	»	66	6. 60	4. 60	2. 65
	Alessandria	»	74	7. 40	5. 20	2. 95
	Frugarolo	»	84	8. 40	5. 90	3. 35
	Novi	»	96	9. 60	6. 70	3. 85
	Serravalle	»	104	10. 40	7. 30	4. 15
	Arquata	»	108	10. 80	7. 55	4. 30
	Isola del Cant.	»	117	11. 70	8. 20	4. 70
	Ronco.	»	122	12. 20	8. 55	4. 90
	Busalla	»	127	12. 70	8. 90	5. 10
	Pontedecimo	»	137	13. 70	9. 60	5. 50
	Bolzaneto	»	141	14. 10	9. 85	5. 65
	Rivarolo	»	144	14. 40	10. 10	5. 75
	S. Pier d'Arena	»	146	14. 60	10. 20	5. 85
	Genova	»	149	14. 90	10. 45	5. 95

PREZZI DELLE CORSE

	Staz. di partenza		dist. in K.	1a classe	2a classe	3a classe
Da PESSIONE a	Valdichiesa	vic.	5	0. 50	0. 55	0. 20
	Dusino	»	14	1. 40	1. »	0. 55
	Villafranca	»	21	2. 10	1. 45	0. 85
	S. Damiano	»	28	2. 80	1. 95	1. 10
	Asti	»	35	3. 50	2. 45	1. 40
	Annone	»	45	4. 50	3. 15	1. 80
	Felizzano	»	55	5. 50	3. 85	2. 20
	Solero	»	61	6. 10	4. 25	2. 45
	Alessandria	»	69	6. 90	4. 85	2. 75
	Frugarolo	»	79	7. 90	5. 55	3. 15
	Novi	»	91	9. 10	6. 35	3. 65
	Serravalle	»	99	9. 90	6. 95	3. 95
	Arquata	»	103	10. 50	7. 20	4. 10
	Isola del Cant.	»	115	11. 50	7. 90	4. 50
	Ronco	»	117	11. 70	8. 20	4. 70
	Busalla	»	122	12. 20	8. 55	4. 90
	Pontedecimo	»	132	13. 20	9. 25	5. 50
	Bolzaneto	»	136	13. 60	9. 50	5. 45
	Rivarolo	»	139	13. 90	9. 75	5. 55
	S. Pier d'Arena	»	142	14. 20	9. 95	5. 70
	Genova	»	145	14. 50	10. 15	5. 80
Da VALDICHIESA a	Dusino	vic.	9	0. 90	0. 65	0. 55
	Villafranca	»	15	1. 50	1. 05	0. 60
	S. Damiano	»	23	2. 30	1. 60	0. 90
	Asti	»	30	3. »	2. 10	1. 20
	Annone	»	40	4. »	2. 80	1. 60
	Felizzano	»	50	5. »	3. 50	2. »
	Solero	»	56	5. 60	3. 90	2. 25
	Alessandria	»	64	6. 40	4. 50	2. 55
	Frugarolo	»	74	7. 40	5. 20	2. 95
	Novi	»	86	8. 60	6. »	3. 45
	Serravalle	»	94	9. 40	6. 60	3. 75
	Arquata	»	98	9. 80	6. 85	3. 90
	Isola del Cant.	»	107	10. 70	7. 50	4. 30
	Ronco	»	112	11. 20	7. 85	4. 50
	Busalla	»	117	11. 70	8. 20	4. 70
	Pontedecimo	»	127	12. 70	8. 90	5. 10
	Bolzaneto	»	131	13. 10	9. 15	5. 25
	Rivarolo	»	134	13. 40	9. 40	5. 35
	S. Pier d'Arena	»	136	13. 60	9. 50	5. 45
	Genova	»	139	13. 90	9. 75	5. 55

PREZZI DELLE CORSE

	Staz. di partenza		dist. in K.	1a classe	2a classe	3a classe
Da DUSINO a	Villafranca	vic.	7	0. 70	0. 50	0. 30
	S. Damiano	»	14	1. 40	1. »	0. 55
	Asti	»	22	2. 20	1. 55	0. 90
	Annone	»	32	3. 20	2. 25	1. 30
	Felizzano	»	42	4. 20	2. 95	1. 70
	Solero	»	48	4. 80	3. 35	1. 90
	Alessandria	»	56	5. 60	3. 90	2. 25
	Frugarolo	»	66	6. 60	4. 60	2. 65
	Novi	»	78	7. 80	5. 45	3. 10
	Serravalle	»	85	8. 50	5. 95	3. 40
	Arquata	»	90	9. »	6. 30	3. 60
	Isola del Cant.	»	99	9. 90	6. 95	3. 95
	Ronco	»	104	10. 40	7. 30	4. 15
	Busalla	»	108	10. 80	7. 55	4. 30
	Pontedecimo	»	119	11. 90	8. 35	4. 75
	Bolzaneto	»	123	12. 30	8. 60	4. 90
	Rivarolo	»	125	12. 50	8. 75	5. »
	S. Pier d'Arena	»	128	12. 80	8. 95	5. 10
	Genova	»	131	13. 10	9. 15	5. 25
Da VILLAFRANCA a	Baldichieri	»	5	» »	0. 35	0. 20
	S. Damiano	»	8	0. 80	0. 55	0. 30
	Asti	»	15	1. 50	1. 05	0. 60
	Annone	»	25	2. 50	1. 75	1. »
	Felizzano	»	35	3. 50	2. 45	1. 40
	Solero	»	41	4. 10	2. 85	1. 65
	Alessandria	»	49	4. 90	3. 45	1. 95
	Frugarolo	»	59	5. 90	4. 15	2. 35
	Novi	»	71	7. 10	4. 95	2. 85
	Serravalle	»	79	7. 90	5. 55	3. 15
	Arquata	»	85	8. 50	5. 80	3. 30
	Isola del Cant.	»	95	9. 30	6. 50	3. 70
	Ronco	»	97	9. 70	6. 80	3. 90
	Busalla	»	102	10. 20	7. 15	4. 10
	Pontedecimo	»	112	11. 20	7. 85	4. 50
	Bolzaneto	»	116	11. 60	8. 10	4. 65
	Rivarolo	»	119	11. 90	8. 35	4. 75
	S. Pier d'Arena	»	122	12. 20	8. 55	4. 90
	Genova	»	125	12. 50	8. 75	5. »
BALDICHIERI	S. Damiano	vic.	4	» »	0. 20	0 15
	Asti	»	12	» »	0. 85	0 50

PREZZI DELLE CORSE

	Staz. di partenza	dist. in K.	1a classe	2a classe	3a classe
Da S. DAMIANO a	Asti . . vic.	8	0. 80	0. 55	0. 30
	Annone . . »	18	1. 80	1. 25	0. 70
	Felizzano . »	28	2. 80	1. 95	1. 10
	Solero . . »	34	3. 40	2. 40	1. 35
	Alessandria . »	42	4. 20	2. 95	1. 70
	Frugarolo . »	52	5. 20	3. 65	2. 10
	Novi . . . »	64	6. 40	4. 50	2. 55
	Serravalle . »	71	7. 10	4. 95	2. 85
	Arquata . . »	76	7. 60	5. 30	3. 05
	Isola del Cant. »	85	8. 50	5. 95	3. 40
	Ronco . . »	90	9. »	6. 30	3. 60
	Busalla . . »	94	9. 40	6. 60	3. 75
	Pontedecimo »	105	10. 50	7. 35	4. 20
	Bolzaneto . »	109	10. 90	7. 65	4. 35
	Rivarolo . »	112	11. 20	7. 85	4. 50
	S.Pier d'Arena »	114	11. 40	8. »	4. 55
	Genova . . »	117	11. 70	8. 20	4. 70
Da ASTI a	Annone . .vic.	10	1. »	0. 70	0. 40
	Cerro . . »	14	1. 40	1. »	0. 55
	Felizzano . »	21	2. 10	1. 45	0. 85
	Solero . . »	26	2. 60	1. 80	1. 05
	Alessandria . »	35	3. 50	2. 45	1. 40
	Frugarolo . »	45	4. 50	3. 15	1. 80
	Novi . . . »	57	5. 70	4. »	2. 30
	Serravalle . »	64	6. 40	4. 50	2. 55
	Arquata . . »	69	6. 90	4. 85	2. 75
	Isola del Cant. »	78	7. 80	5. 45	3. 10
	Ronco . . »	82	8. 20	5. 75	3. 30
	Busalla . . »	87	8. 70	6. 10	3. 50
	Pontedecimo »	97	9. 70	6. 80	3. 90
	Bolzaneto . »	101	10. 10	7. 05	4. 05
	Rivarolo . »	104	10. 40	7. 30	4. 15
	S.Pier d'Arena »	107	10. 70	7. 50	4. 30
	Genova . . »	110	11. »	7. 70	4. 40

PREZZI DELLE CORSE

	Staz. di partenza	dist. in K.	1a classe	2a classe	3a classe
Da ANNONE a	Cerro . . vic.	4	» »	0. 30	0. 15
	Felizzano . »	11	1. 10	0. 75	0. 45
	Solero . . »	16	1. 60	1. 10	0. 65
	Alessandria . »	25	2. 50	1. 75	1. »
	Frugarolo . »	35	3. 50	2. 45	1. 40
	Novi . . . »	47	4. 70	3. 30	1. 90
	Serravalle . »	54	5. 40	3. 80	2. 15
	Arquata . . »	59	5. 90	4. 15	2. 35
	Isola del Cant. »	68	6. 80	4. 75	2. 70
	Ronco . . »	72	7. 20	5. 05	2. 90
	Busalla . . »	77	7. 70	5. 40	3. 10
	Pontedecimo »	88	8. 80	6. 15	3. 50
	Bolzaneto . »	92	9. 20	6. 45	3. 70
	Rivarolo . . »	94	9. 40	6. 60	3. 75
	S.Pier d'Arena »	97	9. 70	6. 80	3. 90
	Genova . . »	100	10. «	7. »	4. »
Da CERRO a	Asti . . . vic.	14	1. 40	1. »	0. 55
	Annone . . »	4	» »	0. 30	0. 15
	Felizzano . »	7	» »	0. 50	0. 30
	Alessandria . »	21	2. 10	1. 45	0. 85
Da FELIZZANO a	Cerro . . vic.	7	» »	0. 50	0. 30
	Solero . . »	6	0. 60	0. 40	0. 25
	Alessandria . »	15	1. 50	1. 05	0. 60
	Frugarolo . »	25	2. 50	1. 75	1. »
	Novi . . . »	37	3. 70	2. 60	1. 50
	Serravalle . »	44	4. 40	3. 10	1. 75
	Arquata . . »	49	4. 90	3. 45	1. 95
	Isola del Cant. »	58	5. 80	4. 05	2. 30
	Ronco . . »	62	6. 20	4. 35	2. 50
	Busalla . . »	67	6. 70	4. 70	2. 70
	Pontedecimo »	77	7. 70	5. 40	3. 10
	Bolzaneto . »	81	8. 10	5. 65	3. 25
	Rivarolo . »	84	8. 40	5. 90	3. 35
	S.Pier d'Arena »	87	8. 70	6. 10	3. 50
	Genova . . »	90	9. »	6. 30	3. 60
Da SOLERO a	Alessandria . vic.	9	0. 90	0. 65	0. 35
	Frugarolo . »	19	1. 90	1. 35	0. 75
	Novi . . . »	31	3. 10	2. 15	1. 25
	Serravalle . »	38	3. 80	2. 65	1. 50
	Arquata . . »	43	4. 30	3. »	1. 70
	Isola . . . »	52	5. 20	3. 65	2. 10
	Ronco . . »	56	5. 60	3. 90	2. 25
	Busalla . . »	61	6. 10	4. 25	2. 45
	Pontedecimo »	71	7. 10	4. 95	2. 85
	Bolzaneto . »	76	7. 60	5. 30	3. 05
	Rivarolo . »	78	7. 80	5. 45	3. 10
	S.Pier d'Arena »	81	8. 10	5. 65	3. 25
	Genova . . »	84	8. 40	5. 90	3. 35

PREZZI DELLE CORSE

Staz. di partenza		dist. in K.	1a classe	2a classe	3a classe
Da ALESSANDRIA a					
Cerro . .	vic.	21	2. 10	1. 45	0. 85
Frugarolo .	»	10	1. »	0. 70	0. 40
Novi . . .	»	22	2. 20	1. 55	0. 90
Serravalle .	»	30	3. »	2. 10	1. 20
Arquata . .	»	34	3. 40	2. 40	1. 35
Isola del Cant.	»	44	4. 40	3. 10	1. 75
Ronco . .	»	48	4. 80	3. 35	1. 90
Busalla . .	»	53	5. 30	3. 70	2. 10
Pontedecimo .	»	63	6. 30	4. 40	2. 50
Bolzaneto .	»	67	6. 70	4. 70	2. 70
Rivarolo . .	»	70	7. »	4. 90	2. 80
S. Pier d'Arena	»	73	7. 30	5. 10	2. 90
Genova . .	»	76	7. 60	5. 30	3. 05
Da FRUGAROLO a					
Novi . . .	vic.	12	1. 20	0. 85	0. 50
Serravalle .	»	20	2. »	1. 40	0. 80
Arquata . .	»	25	2. 50	1. 75	1. »
Isola del Cant.	»	34	3. 40	2. 40	1. 35
Ronco . .	»	38	3. 80	2. 65	1. 50
Busalla . .	»	43	4. 30	3. »	1. 70
Pontedecimo .	»	53	5. 30	3. 70	2. 10
Bolzaneto .	»	57	5. 70	4. »	2. 30
Rivarolo . .	»	60	6. »	4. 20	2. 40
S. Pier d'Arena	»	63	6. 30	4. 40	2. 50
Genova . .	»	66	6. 60	4. 60	2. 65
Da NOVI a					
Serravalle .	vic.	8	0. 80	0. 55	0. 30
Arquata . .	»	13	1. 30	0. 90	0. 50
Isola del Cant.	»	22	2. 20	1. 55	0. 90
Ronco . . .	»	26	2. 60	1. 80	1. 5
Busalla . .	»	31	3. 10	2. 15	1. 25
Pontedecimo .	»	41	4. 10	2. 85	1. 65
Bolzaneto . .	»	45	4. 50	3. 15	1. 80
Rivarolo . .	»	48	4. 80	3. 35	1. 90
S. Pier d'Arena	»	51	5. 10	3. 55	2. 05
Genova . .	»	54	5. 40	3. 80	2. 15
Da SERRAVALLE a					
Arquata . .	vic.	5	0. 50	0. 35	0. 20
Isola del Cant.	»	14	1. 40	1. »	0. 55
Ronco . . .	»	19	1. 90	1. 35	0. 75
Busalla . .	»	23	2. 30	1. 60	0. 90
Pontedecimo .	»	34	3. 40	2. 40	1. 35
Bolzaneto . .	»	38	3. 80	2. 65	1. 50
Rivarolo . .	»	41	4. 10	2. 85	1. 65
S. Pier d'Arena	»	43	4. 30	3. »	1. 70
Genova . .	»	46	4. 60	3. 20	1. 85

PREZZI DELLE CORSE

Staz. di partenza		dist. in K.	1a classe	2a classe	3a classe
Da ARQUATA a	Isola del Cant. vic.	10	1. 0	0. 70	0 40
	Ronco . . . »	14	1. 40	1. 0	0 55
	Busalla . . »	19	1. 90	1. 35	0 75
	Pontedecimo . »	29	2. 90	2. 05	1. 15
	Bolzaneto . . »	33	3. 30	2. 30	1. 30
	Rivarolo . . »	36	3. 60	2. 50	1. 45
	S. Pier d'Arena »	39	3. 90	2. 75	1. 55
	Genova . . »	42	4. 20	2. 95	1. 70
Da ISOLA a	Ronco . . . vic.	5	0. 50	0. 35	0 20
	Busalla . . »	10	1. 0	0. 70	0 40
	Pontedecimo . »	20	2. 0	1. 40	0 80
	Bolzaneto . . »	24	2. 40	1. 70	0 95
	Rivarolo . . »	27	2. 70	1. 90	1. 05
	S. Pier d'Arena »	30	3. 0	2. 10	1. 20
	Genova . . »	33	3. 30	2. 30	1. 30
Da RONCO a	Busalla . . vic.	5	0. 50	0. 35	0 20
	Pontedecimo . »	16	1. 60	1. 10	0 65
	Bolzaneto . »	20	2. 0	1. 40	0 80
	Rivarolo . . »	22	2. 20	1. 55	0 85
	S. Pier d'Arena »	25	2. 50	1. 75	1. «
	Genova . . »	28	2. 80	1. 95	1. 10
Da BUSALLA a	Pontedecimo . vic	11	1. 10	0. 75	0 45
	Bolzaneto . »	15	1. 50	1. 05	0 60
	Rivarolo . . »	18	1. 80	1. 25	0 70
	S. Pier d'Arena »	20	2. 00	1. 40	0 80
	Genova . . »	23	2. 30	1. 60	0 90
PONTE-DECIMO a	Bolzaneto . vic.	5	0 50	0 35	0 20
	Rivarolo . . »	7	0 70	0 50	0 30
	S. Pier d'Arena »	10	1. 0	0 70	0 40
	Genova . . »	13	1. 30	0 90	0 50
BOLZA-NETO a	Rivarolo . vic.	3	0 30	0 20	0 10
	S. Pier d'Arena »	6	0 60	0 40	0 25
	Genova . . »	9	0 90	0 65	0 35
RIVA-ROLO	S. Pier d'Arena vic.	3	0 30	0 20	0 10
	Genovà . . »	6	0 60	0 40	0 25
S. P. d'Arena a Genova vic.		4	0 40	0 30	0 15

BAGAGLI: ogni 100 chilogrammi calcolati di 10 in 10, lire 0,04 per chilometro.

TRASPORTO DELLE MERCI

Le merci sono trasportate sulla strada-ferrata a grande od a piccola velocità, colla distinzione di classe, e mediante il pagamento delle tasse stabilite nelle unite tabelle B, C, D, E, F, G.

Le merci indicate nella tabella A sono fuori classe, e non possono trasportarsi salvo che nei casi notati nella medesima tabella, o mediante speciale convegno in quanto alla tassa, la quale non può eccedere il decuplo del dritto di 1a classe.

TRASPORTO A GRANDE VELOCITÀ

Le merci che i committenti destineranno di far trasportare a grande velocità si spediranno col primo convoglio dei viaggiatori successivo alla consegna, purchè questa si faccia un'ora prima della partenza.

Le merci presentate più tardi non saranno spedite che col convoglio seguente.

Il peso d'ogni collo non potrà eccedere 100 chilogrammi, ed eccedendoli, l'Amministrazione ha la facoltà di eseguirne il trasporto per mezzo d' uno dei due convogli successivi alla consegna.

In caso che il committente alleghi urgenza, i colli di più di 100 chilogrammi potranno tuttavia essere ammessi al trasporto mediante il pagamento del doppio della tassa, purchè non possa risultarne ritardo nella corsa dei convogli dei viaggiatori.

La tariffa comprende :

1. Le spese fisse o d'iscrizione, pesaggio, carico e scarico.

---

2. Le spese variabili, o di trasporto.

Pei denari, gruppi, oggetti di finanza di valore dichiarato, le spese variabili sono di lire 0 0025 ossia di un quarto di centesimo per ogni 500 lire e per ogni chilometro: la tassa è eguale per le somme inferiori a lire 500, ed aumenta in proporzione di 500 in 500.

Le spese fisse sono di L. 0 20 per ogni spedizione inferiore a L. 2000, e di centesimi 40 per ogni spedizione di maggior somma.

Per le carrozze che non sono in servizio periodico di viaggiatori ed a quattro ruote sarà esatto il diritto proporzionale di centesimi 45, e per quelle a due ruote di centesimi 30 per chilometro, oltre a quello fisso di L. 6 per ogni vettura tanto a quattro ruote che a due ruote.

I proprietari che volessero rimaner nella oro carrozza sono obbligati a pagare un biglietto di seconda classe, e le persone di servizio uno di terza.

Prendendo posto nelle vetture del convoglio, essi pagano il biglietto della classe che hanno prescelta.

La tassa del bestiame trasportato a grande velocità è stabilita come segue:

SPEDIZIONE PER NUMERO E PER CHILOMETRO.

	DIRITTI	
	Proporzionali.	Fissi.
Per un sol capo di cavalli, muli, buoi, vacche, tori ed asini, cent.	20	L. 3 «
Per due capi di cavalli o muli spediti dal medesimo proprietario, ed alla stessa destinazione . . . . . »	35	» 4 »
Per due capi di buoi, vacche, tori ed asini spediti dallo stesso		

	DRITTI	
	Proporzionali.	Fissi.
proprietario ed alla stessa destinazione	C. 25	L 4. »
Per un sol capo di vitellini, porci, capre, agnelli, montoni, per cui non richiedasi apposito vagone nè custode .	» 05	» 0 50
Per due a sei porci, o vitelli da macello	» 10	» 1 »
Per 6 a 14 capi del medesimo bestiame spediti da un solo proprietario al medesimo destinatario	» 20	» 2 »

SPEDIZIONE PER VAGONI COMPLETI.

Per tre cavalli, muli ed asini	» 50	» 4 »
Per due a quattro buoi, tori, vacche e vitelloni, del peso non maggiore di 100 chil.	» 20	» 3 »
Per 15 porci grassi o vitelli, del peso non magg. di 100 chil.	» 15	» 3 »
Per 30 montoni, agnelli, pecore, capre	» 10	» 3 »

Il carico e scarico del bestiame si eseguisce per cura dello speditore ed a suo rischio e pericolo, essendovi però coadiuvato dagli operai dell'Amministrazione.

Eccettuato il caso di spedizione d'un sol capo di bestiame piccolo, il custode delle bestie può prender posto nei vagoni senza pagamento di tassa, ammettendone però un solo per vagone.

La tassa proporzionale è diminuita di un terzo quando il bestiame è trasportato a piccola velocità

Non si ammettono cani di qualunque grossezza nelle vetture dei viaggiatori, ma si trasportano nei vagoni a bagagli, ed è dovuta la tassa di 4 centesimi per ogni cane e chilometro.

Pei bozzoli è stabilito un diritto proporzionale di 5 centesimi per 100 chilogrammi e per chilometro, oltre il diritto fisso di cent. 40 ogni 100 chilogrammi, ed in proporzione, per le spedizioni minori, sino al *minimum* di centesimi 20 per ogni spedizione.

Per le altre merci spedite a grande velocità si pagherà il diritto variabile di L. 0 03 per 100 chilogrammi calcolati di 10 in 10 per ogni chilometro; ed il diritto fisso di L. 0 10 per ogni 100 chilogrammi.

La tassa non sarà mai minore di L. 0 40 per qualunque altra spedizione inferiore a 10 chilogrammi.

I colli dovranno essere ritirati entro le 12 ore a datare dall'arrivo.

Passato quest'intervallo sarà dall'Amministrazione prelevato un diritto di sosta di 10 centesimi per quintale e per giorno.

TRASPORTO A PICCOLA VELOCITÀ

Le merci di ogni natura da trasportarsi sulla domanda del committente a piccola velocità sono spedite con treni speciali, scorrenti colla velocità di 20 chilometri per ora.

Le spedizioni si faranno al più tardi 48 ore dopo la consegna.

Per le spedizioni eccedenti il peso di 14 tonnellate, il committente è obbligato di farle inscrivere almeno 48 ore prima della partenza, pagando contemporaneamente ed in acconto dei diritti di trasporto L. 5 per ognuno dei vagoni che gli saranno necessari.

Questo diritto sarà devoluto all'Amministrazione se la merce non è resa alla stazione di partenza il giorno convenuto, potendo inoltre l'Amministrazione disporre del materiale.

Le merci da spedirsi a piccola velocità, sono divise in 4 classi, secondo le tabelle C, D, E, F, unite al presente Decreto.

I diritti variabili sono :

Per le merci di 1a classe di L. 0 16 per chilometro e per tonnellata.

Per le merci di 2a classe di L. 0 14 per chilometro e per tonnellata.

Per le merci di 3a classe di L. 0 12 per chilometro e per tonnellata.

Le spese accessorie applicabili alle tre prime classi sono stabilite a 20 centesimi ogni 100 chilogrammi , dritto fisso pella ricevuta , pel pesaggio, caricamento e scaricamento, ed a cent. 10 per ogni tonnellata pella 4a classe, restando però per le merci di tal classe a carico del committente o destinatario il carico o scarico dei vagoni.

L'Amministrazione non è obbligata al trasporto di oggetti di questa categoria se non havvi almeno il carico d'un vagone o non se ne paga l'importo totale.

Pei bozzoli o pel bestiame che venissero trasportati a piccola velocità saranno dovuti i diritti fissi portati dagli articoli 19 e 20 e i due terzi di quelli variabili.

Le carrozze e gli oggetti di finanza saranno sempre trasportati a grande velocità.

Condizioni generali comuni ai due trasporti a piccola ed a grande velocità.

L'Amministrazione dichiarerà con un manifesto quali stazioni saranno in appresso aperte al servizio delle merci; essa regola le ore di servizio e stabilisce, occorrendo, degli uffici succursali oltre a quelli delle stazioni.

Per le stazioni intermedie può anche limitarsi il servizio delle merci a piccola velocità ad uno o due soli giorni per settimana.

Le spedizioni delle merci a piccola velocità si fanno entro le 48 ore dopo la consegna.

Nel calcolo delle distanze si ritiene per compito il chilometro incominciato. Nella tassa si calcolano le frazioni di quintale di 10 in 10 chilogrammi: il *minimum* delle tasse per qualunque spedizione è di centesimi 40.

È dovuto un diritto per caduna spedizione, benchè un solo sia lo speditore.

Eccettuate le carrozze e gli oggetti di finanza che saranno sempre trasportati a grande velocità, per le altre merci è in facoltà dello speditore di valersi del trasporto a grande od a piccola velocità, ma egli deve far la scelta d'uno dei due mezzi per iscritto nella nota di spedizione.

In mancanza di questa nota s'intenderà da lui scelto il metodo di trasporto che fu eseguito, e non sarà ammesso alcun riclamo in contrario.

La spedizione si farà sempre sulla richiesta per iscritto indicante:

1° Il nome e l'indirizzo dello speditore.

2° Il nome e l'indirizzo del destinatario.

3° La quantità, la natura, il peso ed il numero degli oggetti da spedirsi, col loro marchio, numero ed indirizzo.

4° La menzione se s'intende di far eseguire la consegna a domicilio o non.

5° Se s'intende che il trasporto abbia luogo col servizio a grande od a piccola velocità.

Tutti gli oggetti consegnati saranno accuratamente imballati, e porteranno visibilmente il nome della destinazione.

Però le merci e gli oggetti che sogliono trasportarsi senza imballaggio, e quelli che si presentassero con imballaggio difettoso, si ritengono accettati a rischio e pericolo dello speditore.

L'Amministrazione non si ritiene risponsabile nè della dispersione dei liquidi, nè della rottura

delle cose fragili, nè dei danni che potrebbe soffrire il bestiame nel tragitto, nè del consumo naturale degli oggetti, nè dei danni per quelli che soffrono l'umidità.

Ella declina qualunque siasi risponsabilità qualora l'avaria fosse constatata dal capo-stazione di partenza nel momento della consegna, oppure esistessero traccie esterne di anteriore deperimento o deterioramento.

Gli speditori, i quali non hanno dichiarato gli oggetti nocivi, sono risponsabili di tutti gli inconvenienti che derivar potessero dall' ignoranza involontaria della Amministrazione a tale riguardo.

I committenti dovranno soddisfare a tutte le esigenze e disposizioni doganali e daziarie; essi sopporteranno quindi le conseguenze d'ogni contravvenzione.

Infine gli speditori dovranno soddisfare a tutte le altre condizioni regolamentarie e disciplinarie stabilite dall'Amministrazione.

Le merci sono spedite a porto pagato o da pagarsi; tuttavia le merci soggette a deterioramento, o quelle di un valore intrinseco minore della tassa di trasporto, non saranno spedite che a porto pagato.

Le merci per cui non havvi richiesta di consegna a domicilio devono essere ritirate nelle stazioni dai destinatari nelle 24 ore dopo l'arrivo.

In caso di straordinario ingombro, il detto termine può essere ridotto alla metà.

Non ritirandosi le merci nel detto termine, esse vanno soggette al dritto di sosta di centesimi 10 per ogni quintale e per giorno.

Per le merci ritirate, a richiesta per iscritto dei commercianti, nei magazzeni annessi alle stazioni di Torino e di Genova sarà pagato il dritto seguente:

A Torino di L. 20 all'anno per ogni metro quadrato, e quello di L. 2 per ogni mese.

A Genova di L. 1 00 per metro cubo di spazio occupato per un anno, e di L. 0 10 per ogni mese.

Mediante il pagamento di tali dritti si avrà la libera disposizione dei magazzini, e la comunicazione alle stazioni nelle ore di servizio.

Ogni manovra pei carichi e scarichi delle merci nei magazzini è a carico degli utenti.

Rifiutando il destinatario di ritirare gli articoli soggetti ad essere danneggiati, saranno questi venduti dal capo della stazione destinataria a benefizio di chi di diritto, senza aver bisogno di ricorrere ad alcuna formalità giudiziaria.

Il prodotto ricavato da questa vendita sarà mandato a chi spetta, salvo però la deduzione del prezzo dovuto pel trasporto.

Per gli oggetti non passibili di prossimo deperimento, il capo-stazione d'arrivo darà, per mezzo del capo-stazione di partenza, immediato avviso allo speditore del rifiuto predetto, ritenendo le merci; intanto il diritto di sosta decorre sino a che lo speditore ordini il ritorno, che avrà luogo a suo riguardo quale speditore e destinatario.

Il carico e lo scarico dei vagoni si eseguisce dagli operai dell'Amministrazione, eccettuati i casi di merci di 4a classe, e di quelle fuori classe trasportate in seguito a convenzioni particolari.

Non può il carico oltrepassare in lunghezza ed altezza le dimensioni della sagoma stabilita nella stazione di partenza, nella quale deve poter entrare liberamente.

Non sono ammessi nei convogli gli oggetti infiammabili, nocevoli o pericolosi, e di tale specie che facilmente riceva o comunichi l'incendio, e quelli troppo fragili e facili a guastarsi. Devono in conseguenza essere respinti

i zolfanelli fosforici e la polvere da fuoco e simili.

Qualora l'Amministrazione presuma diversa la merce chiusa in colli o casse da quella consegnata, può esigere che si aprano i colli, ed in caso di rifiuto dello speditore essa può astenersi dal trasporto.

La stessa facoltà compete all'Amministrazione verso gli spedizionieri per impedire l'amalgama di diverse spedizioni per cui sia dovuto un diritto individuale.

Verificata la merce, non che i diversi titoli di spedizione anche dopo eseguito il trasporto, purchè però prima della restituzione della merce, può l'Amministrazione esigere la sopratassa per gli oggetti presentati con falsa dichiarazione.

La responsabilità dell'Amministrazione cessa:

1. Riguardo agli oggetti consegnati a domicilio, dal momento della consegna constatata dal registro destinato a questo servizio.

2. Per le merci spedite per essere ritirate all'ufficio medesimo, subito dopo che il destinatario ne prende possesso.

3. Riguardo alle merci destinate ad un punto al di là della strada ferrata, all'istante del loro ricapito al commissioniere che continua il tras-

porto e che sarà indicato sull' indirizzo del collo, o sulla nota di spedizione.

In caso di perdita di oggetti consegnati all'Amministrazione, sarà dalla medesima corrisposto l'equivalente al consegnato quando trattasi d'oggetti di finanza o di valore dichiarato, e negli altri casi L. 8 per quintale pelle spedizioni a grande velocità, e L. 4 per quelle a piccola velocità.

Ogni richiamo avente per oggetto una tassa creduta eccessiva deve essere fatta immediatamente con ogni dettaglio e per iscritto al capostazione di arrivo che ne riferisce all' Amministrazione.

Qualunque ricorso alla medesima dovrà presentarsi fra tre giorni dopo il reclamo fatto alle stazioni; passato questo termine non sono ricevibili i reclami d'alcuna sorta.

È proibito, sotto pena di destituzione, agli impiegati ed operai addetti alla strada-ferrata di ricevere od esigere sotto qualunque pretesto altri diritti che quelli portati dalla tariffa.

È pure vietato ai medesimi sotto la stessa pena d'accettare commissioni particolari, dovendo ogni cosa essere consegnata all' ufficio per essere tassata.

I capi-stazione ed i ricevitori alle merci rispondono in proprio, anche pel fatto degli impiegati e commessi da loro dipendenti, delle merci ed altri oggetti loro consegnati.

Essi saranno anche tenuti verso l'Amministrazione delle differenze in meno nelle tasse, salvo il loro regresso verso gli speditori.

Il capo-convoglio, il guarda-bagaglio ed il guarda-merci rispondono degli oggetti loro consegnati, pendente la corsa.

PRESA E CONSEGNA A DOMICILIO.

L'Amministrazione può stabilire servizii per la presa e consegna dei bagagli e merci a domicilio, e ne avvertirà il pubblico con manifesto indicante le città in cui sono stabiliti questi servizii e gli ufficii dei medesimi.

Il diritto da esigersi per questo servizio è di L. 0 50 a Genova e L. 0 12 per quintale nelle altre stazioni ove sarà stabilito questo servizio. Ogni frazione di quintale paga il diritto intiero.

Le richieste pella consegna e presa a domicilio dovranno essere fatte per iscritto almeno un'ora prima della partenza del convoglio pelle merci da spedirsi a grande velocità.

Non sono comprese in questo servizio le merci di 4a classe e quelle fuori classe, nè il bestiame.

L'Amministrazione può ancora incaricarsi di spedizioni oltre la linea della strada-ferrata od all'estero, non che del pagamento dei dritti di dogana e di dazio, mediante convenzioni particolari cogli spedizionieri e committenti.

Essa s' incaricherà anche del pagamento dei dazi d'entrata nella città in cui sono destinate le merci.

Nelle sette qui unite Tabelle, sono specificate le merci delle quattro classi, la tassa del bestiame trasportato a grande velocità per numero o per vagoni completi; non che gli oggetti di messaggeria e le merci fuori classe.

Tab. A. — Merci fuori classe.

1. Acidi minerali — 2. Acqua ragia in ceste, casse, barili o botti — a3. Bottiglie, bottiglioni, anfore, damigiane di terra o vetro non impagliate ma sciolte — a4. Bronzi d'arte, come sta-

tue, candelabri e simili — a5. Butirro fresco — a6. Cacciagione — a7. Cappelli e simili di paglia, sciolti — a8. Carni fresche — 9. Colli di contenuto ignoto — a10. Confetterie — 11. Cornici di quadri non incassate — 12. Esca — 13. Etere — 14. Fieno non compresso — 15. Fiori freschi viventi in vasi — a16 Formaggi freschi — 17. Fosforo — a18. Frutta secche non specificate — a19. Latte in barili — 20. Lavori di scultura, non imballati — a21. Legumi freschi — 22. Liquidi infiammabili — 23. Merci pericolose, preziose o richiedenti cure particolari — 24. Merci non specificate, pesanti meno di chilogrammi 200 per metro cubo — a25. Oggetti d'arte e di collezione — 26. Oggetti diversi delle 4 classi, aventi più di 4m. 50 di lunghezza — 27. Oggetti per fuoco d'artificio — 28. Orologerie — 29. Paglie non specificate — 30. Paglia fina in treccie — 31. Pianoforti non impagliati nè incassati — a32. Piante viventi — a33. Pollame — 34. Piume da ornamento e loro conciatura — 35. Polvere da fuoco — a36. Prodotti da pizzicagnolo non specificati — 37. Quadrerie in natura — 38. Resine — 39. Sangue di bue o di altre bestie — a40. Sedie sciolte — 41. Zolfanelli fosforici — 42. Specchi con cornice o senza — 43. Stampe corniciate con o senza vetro — 44. Statue — 45. Strumenti di fisica, ottica, musica e di pre-

cisione — 46. Tartufi freschi — a47. Uova. — 48. Vetrerie sciolte — 49. Zolfo in pane od in polvere.

NB. Gli oggetti segnati [a] sono da considerarsi fuori classe se voglionsi fare trasportare a piccola velocità; ma a grande velocità saranno ammessi sotto l'osservanza delle condizioni che regolano siffatti trasporti.

GRANDE VELOCITÀ

Tab. B. — Oggetti di Messaggeria.

1. Butirro fresco — 2. Birra in bottiglie o botti minori di 50 litri — 3. Bevande in bottiglie — 4. Bestiame minuto — 5. Chincaglieria — 6. Confetteria — 7. Carne fresca e salata — 8. Carte — 9. Cuoio di pasta molle — 10. Cacio fresco — 11. Drogherie — 12. Erbaggi freschi — 13. Fiori naturali ed artificiali — 14. Frutta secche e fresche — 15. Legumi freschi — 16. Latte — 17. Lavori di pizzicagnolo — 18. Libri — 19. Melatti fini lavorati — 20. Medicinali — 21. Oggetti di conceria fini lavorati — 22. Passamanteria — 23. Pesci freschi e salati — 24. Panni — 25. Selvaggiume — 26. Seterie — 27. Stoffe d'ogni qualità — 28. Sali — 29. Vini in bottiglie, in casse, in cesti —

30. Vestimenta di ogni specie — 31. Volalia in cesti, in gabbie, in sacchi.

Dritto variabile L. 0. 03 *per chilometro e per* 100 *chilogrammi calcolati di* 10 *in* 10.

Dritto fisso L. 0. 10 *per quintale.*

Tab. C. — Merci di prima classe.

1. Acqua di colofonia — 2. Acqua di fior di arancio, di melissa, cedro, ecc. — 3. Agarico — 4. Aghi da cucire — 5. Agrumi — 6. Albero di cassia — 7. Ambra — 8. Anfore di terra vuote, in ceste o casse — 9. Anice — — 10. Aranci — 11. Arsenico — 12. Assenzio in balle — 13. Avorio — 14. Azzurro di Parigi, di Prussia — 15. Balocchi da fanciulli — 16, Balsami — 17. Barbe di balena — 18. Barili e botti vuote — 19. Berretteria — 20. Bleu d'oltremare — 21. Bottiglie, bottiglioni o damigiane impagliate ovvero in ceste o casse — 22. Cacao o scorza di cacao — 23. Caffè — 24. Calzamenta in pelli, come scarpe e simili — 25. Canape brutto o pettinato in balle non compresse — 26. Canfora — 27. Canne d'India — 28. Canne di giunco, di zucchero o d'altra sostanza — 29. Cannella — 30. Cantaridi — 31. Cappelleria — 32. Capperi — 33. Carta bollata, da scrivere, da giuoco e per tappezzerie — 34. Casse o ceste vuote — 35. Cedri

— 36. Ceneri d'orefice — 37. Cera — 38. Cerusa o biacca — 39. Chermes — 40. China — 41. Chincaglierie — 42. Cicorea — 43. Cinabro — 44. Cioccolatte — 45. Cocciniglia — 46. Colla di pesce — 47. Colla forte — 48. Coloniali non specificati — 49. Colori preparati — 50. Coltri e coperte — 51. Conserve per alimento — 52. Coppau — 53. Copale — 54. Coralli — 55. Cornici di quadri o specchi incassati — 56. Cotone brutto o lavorato in balle non compresse — 57. Cremor di tartaro — 58. Crine brutto o lavorato in balle non compresse — 59. Cristalli — 60. Crogiuoli sciolti — 61. Cromali — 62. Damigiane vuote in ceste o casse — 63. Datteri — 64. Decorazioni da teatro — 65. Denti d'elefante — 66. Droghe non specificate — 67. Ebanisterie impagliate o incassate — 68. Elleboro — 69. Essenze — 70. Estratto d'oppio — 71. Euforbio — 72. Filo di canape, lino, cotone e lana — 73. Finocchio — 74. Foglie non specificate — 75. Formaggi di pasta molle — 76. Frutta secche — 77. Funghi freschi in ceste — 78. Gabbie vuote — 79. Garofani — 80. Gelatine — 81. Gerle di vimini e simili — 82. Gialappa — 83. Giuggiole — 84. Giunchi — 85. Gonne d'ogni specie — 86. Gramigne — 87. Incenso — 88. Indaco — 89. Ipecacuana — 90. Lacca carminata di Monaco — 91. Lampade e lan-

terne impagliate ed incassate — 92. Lana sucida o lavorata in balle non compresse — 93. Lavori di scultura imballati, di modista o crestaia, di legatori in libri, di cartone o carta pesta — 94. Lichen — 95. Liquidi in ceste o casse non specificati — 96. Madreperla — 97. Magnesia — 98. Mandorle — 99. Pelli di marocchino — 100. Medicine non specificate — 101. Mercurio — 102. Miele — 103. Mirra — 104. Minio — 105. Misure di legno o ferro — 106. Mobilie in legno incassate od impagliate — 107. Moresche — 108. Musco — 109. Nastri — 110. Noce moscata vomica, o scorza di noce moscata — 111. Oggetti di mobilia o di addobbo in lino, canape, lana o cotone, manifatturati non specificati—112. Oggetti e vasi di latta bianca stagnata—113. Oppio — 114. Organzini—115. Oricello in pani—116. Otri da olio vuoti—117. Pane di ogni sorta — 118. Panni di lino e lana— 119. Passamanteria, ossia arredi delle carrozze—120. Paste di Genova — 121. Paste tintoriali non specificate — 122. Pelliccie — 123. Pelli cerate — 124. Pelli di ogni sorta conciate o lavorate — 125. Pelo di capra — 126. Pennelli e simili — 127. Penne da scrivere, d'oca o metalliche — 128. Pepe — 129. Pergamene — 130. Pianoforti incassati — 131. Piante ed erbe medicinali — 132. Pinocchi — 133. Pistacci — 134. Piume, ac-

conciature di piume, incassate — 135. Preparazioni farmaceutiche — 136. Prodotti chimici non specificati — 137. Profumerie — 138. Quadrerie incassate — 139. Rabarbaro — 140. Recipienti vuoti di vimini, in cassa sottile di rame e ottone — 141. Sacchi vuoti di stuoie o cuoio — 142. Sale ammoniaco, marino, di Saturno — 143. Salsapariglia — 144. Sali medicinali — 145. Salumi non specificati — 146. Sandracca — 147. Scamonea — 148. Scialleria di seta e lana — 149. Scope — 150. Sena — 151. Senapa — 152. Serpentaria di Virginia — 153. Setacci di pelle o filo metallico — 154. Seta brutta e manifatturata, od in tessuti — 155. Setole di maiale — 156. Sciroppi — 157. Smalto — 158. Solfato di Mercurio — 159. Sovero anche in turaccioli — 160. Spazzole — 161. Spezierie e sostanze aromatiche non specificate — 162. Spugne — 163. Squame lavorate — 164. Stampati — 165. Stampe non incorniciate — 166. Stoffe di crine — 167. Storace — 168. Stoviglie fine e di porcellana — 169. Stracci di seta — 170. Strettoi litografici — 171. Stuoie con pelo o senza — 172. Sugo di regolizia — 173. Tabacco in sigari, da naso, da fumo, in corda od in foglia—174. Tamarindo— 175. Tartufi in conserva — 176. Tessuti diversi manifatturati — 177. Tessuti di lino, canape, cotone e lana

— 178. The — 179. Tuberose — 180. Utensili da cucina — 181. Uve secche o fresche — 182. Vaniglia — 183. Verde distillato — 184. Vermicelli e simili — 185. Vermiglione — 186. Vernici — 187. Vestimenta di stoffe diverse — 188. Vetrerie bianche, semibianche, colorate, in casse — 189. Zafferano — 190. Zucchero d'ogni qualità, in casse, fusti o sacchi.

Dritto variabile L. 0. 16 *per tonnellata e per chilometro.*

Dritto fisso L. 0. 20 *per quintale.*

Tab. D. — Merci di seconda classe.

1. Acque minerali in casse o ceste — 2. Olii — 3. Antimonio in pani — 4. Armi — 5. Bevande non specificate in casse o ceste — 6. Birra in casse o ceste — 7. Bigliardi incassati — 8. Bismuto — 9. Borace — 10. Borre di peli di pelli d'animali — 11. Bronzo manifatturato grossamente ed in grossi pezzi — 12. Calcotano — 13. Caldaie di rame — 14. Campeggio in ischeggie, o frantumi — 15. Camini di marmo — 16. Canape da maciullare brutto in balle compresse — 17. Candele di sevo e steariche — 18. Caratteri di stampa — 19. Cardi di macchine da panni — 20. Carta grossolana da inviluppo — 21. Carni affumate,

salate o secche — 22. Coltelleria — 23. Cloruro di calce — 24. Corda di stoppa, lino o canape — 25. Corna lavorate — 26. Crine brutto in balle compresse — 27. Crogiuoli in ceste o casse — 28. Effetti d'uso e per bagagli — 29. Feltro — 30. Foglie di gelsi imballate e seccate — 31. Formaggi di pasta dura — 32. Funi — 33. Fume — 34. Ghisa lavorata per ornamento — 35. Grafite — 36. Grascie — 37. Grasso di porco — 38. Guado — 39. Inchiostro in ceste o casse — 40. Lardo — 41. Lavori di ferraio, ottonaio e simili — 42. Lamiere di ferro, acciaio, ottone, piombo profilate e piane — 43. Legno d'ebanista modellato e profilato — 44. Legno di regolizia in pezzi — 45. Librerie incassate — 46. Lime o raspe — 47. Lino brutto in balle compresse —48. Liquidi spiritosi in barili o botti—49. Liquori spiritosi in barili o botti — 50. Litargirio — 51. Luppoli — 52. Manganese — 53 Macchine e meccanismi incassati — 54. Marmo lavorato — 55. Metalli lavorati non specificati — 56. Mobilie di ferro incassate od impagliate — 57. Modelli di oggetti in legno — 58. Noci e nocciuole — 59. Nocciuole di frutta — 60. Olio in anfore, ceste o casse — 61. Olive — 62. Ossa lavorate — 63. Pelli non specificate — 64. Pelli secche brutte non specificate — 65. Pietre pomici — 66. Piombaggine — 67.

Ferruccio (impresa suddetta) è destinato ad un servizio regolare tra Genova, Spezia e Savona.

Delfino (impresa di Andrea Forzano) fa il servizio tra Genova, Livorno, Savona e Nizza.

Filantropo per la Spezia e Livorno.

L'ufficio è nel vicolo Morando, Genova.

PIROSCAFI SUL LAGO MAGGIORE

IL VERBANO ED IL S. CARLO.

Facienti a vicenda un regolare e non interrotto servizio.

ORARIO

Tutti i giorni alla mattina non escluse le domeniche, il battello arriva da Magadino ad Arona verso le ore 10 1[2. Parte quindi per Sesto Calende ed è di ritorno in Arona verso mezzogiorno, e ad un'ora pomeridiana parte da Arona per Magadino.

(Il tragitto da Arona a Magadino si fa in ore 5.)

TARIFFA

		1i	2i
Sesto Calende	L.	0. 90.	0. 55.
Belgirato	»	1. 70.	1. 00.
Stresa, Baveno ed Isolabella	»	2. 30.	1. 40.

Pallanza	»	2.	50.	1. 50.
Intra	»	2.	60	1. 55.
Oggebbio	»	3.	00.	1. 80.
Baveno	»	3.	40.	2. 05.
Luino	»	3.	50.	2. 10.
Canobbio	»	3.	75.	2. 25.
Brissago	»	4.	10.	2. 45.
Arona	»	4.	30.	2. 60.
Locarno	»	4.	40.	2. 65.
Magadino	»	4.	50.	2. 70.

SPEDIZIONIERI

IN TORINO.

Bonafous fratelli, via d'Angennes, n. 37.

Bonaverio e Belloc, via Alfieri, n. 10.

Mestrallet padre e figlio, via dell'Arsenale, n. 4.

Mussino Giuseppe e Comp., contrada dell'Arsenale, n. 13.

Tachis, Levi e Compagnia, contrada della Provvidenza, n. 26.

Pansa Bernardo, contrada S. Teresa, n. 19.

Razzetti e Comp., via dell'Arsenale, n. 15.

IN GENOVA.

Argenta vedova e Comp., via Conservatore del Mare, n. 1303.

Benvenuto Giacomo e Comp., piazza Agnello.

Bisso e Vignola, via S. Luca, n. 555.
Bonafous fratelli, via Nuovissima, n. 765.
Brambilla Gaetano, piazza dell'Agnello, n. 628.
Cabella Giuseppe e Comp., via dietro il corso di S. Luca.
Cabella Gio. Maria, via Ponte Legna, n. 687.
Curti, Rizzetti e Comp. (con impresa dei velociferi) via Nuovissima, n. 780.
Fonti Gio. Nicolò, vico Acquavite, n. 384.
Massera ved. e Comp., piazza Caricamento.
Grondona Gio. Giuseppe, via Carlo Felice, casa Defornari.
Molo Defendente e Comp., via Carlo Alberto, casa Stallo.
Morgavi Gerolamo e Comp., piazza Seseglio, n. 606.
Mussino Giuseppe e Comp., piazza Caricamento.
Piransola Giacomo, piazza S. Matteo, n. 112.
Viacava e Rigo, piazza Marini, n. 1531.

IN ARONA.

Vaghi Giuseppe e Comp. — Gavirato e Berta. — Colombo Giuseppe e Comp. — Pasquale Enrico Brughera. — Pirola Luigi e fratelli. — Leonardo Erba di Bernardo. — Perelli, Paradisi e Scarpellini. — Bacchetti Francesco q. Gio. — Brughera e Cavestri. — Brasini Luigi.

SPEDIZIONI PER OGNI PARTE

ANGELO ROSSI E COMP.

Asti, *via Cappellari, casa Varvello.*

In corrispondenza con Novara, Arona, Torino, Alessandria, Novi, Genova, Carmagnola, Racconigi, Savigliano, Fossano, Cuneo.

Assortimento di fusti vuoti pei trasporti dei vini.

ALBERGO E TRATTORIA

DELLA

LEGA ITALIANA

DI G. B. SCALETTA

In Genova, piazza S. Domenico, dirimpetto al teatro Carlo Felice, sopra il gran Caffè del Corso.

Appartamenti grandi e piccoli, cucina *Piemontese, Genovese e Francese,* a scelta dei signori avventori.

Pranzi alla carta, oppure a prezzi fissi, a Ln. 2 — 2, 50 — 3 — 4, ed inoltre vini nazionali ed esteri.

Servizio all'uso di Torino, in tutte le ore del giorno.

Pietre litografiche lavorate o da taglio — 68. Piombo in tubi — 69. Piombo in simili altri lavori — 70. Potassa — 71. Radici non specificate — 72. Raschiature di pelli — 73. Ruote di legno — 74. Sacchi vuoti di tela — 75. Sapone in pane od in polvere molle — 76. Scorze non specificate — 77. Secchie o cebri di legno vuoti — 78. Sellerie — 79. Semenze oleose tintoriali non specificate — 80. Sevo in pani — 81. Serrature di ferro — 82. Smeriglio in polvere od in carta — 83. Solfato di rame, zinco, ferro — 84. Stearina in pani — 85. Stoppa di canape non lavorata — 86. Stoviglie ordinarie — 87. Staffe e simili in lastra di ferro — 88. Tripoli — 89. Unto di ruote — 90. Utensili da minusiere, sellaio, verniciatore ecc., da officine — 91. Verderame — 92. Viti di ferro, rame ed ottone.

Dritto variabile L. 0. 14 *per tonnellata e per chilometro.*

Dritto fisso L. 0. 20 *per quintale.*

TAB. E. — MERCI DI TERZA CLASSE.

1. Aceto in barili o botti — 2. Acciughe — 3. Acquavite in barili — 4. Alabastro in pezzi brutto — 5. Alcool in barili — 6. Allume — 7. Ardesie — 8. Avena — 9. Bronzo di puro

getto non lavorato — 10. Carbone di legno — 11. Cartone in balle — 12. Casse di ferro per danaro — 13. Castagne — 14. Catene di ferro — 15. Catrame in botti o barili — 16. Cereali — 17. Chiavarde di ferro — 18. Chiodèrie — 19. Corde di ferro — 20. Corna brutte di animali — 21. Cotone in balle compresse— 22. Cuoia fresche brutte — 23. Creta — 24. Erpici — 25. Falci — 26. Farine — 27. Fagiuoli secchi — 28. Ferro in tubi — 29. Filo di ferro, rame, ottone, acciaio — 30. Ghisa in tubi e per meccanismi di seconda fusione — 31. Granaglie d'ogni specie non specificate — 32. Inchiostro in botti o barili — 33. Incudini di ferro e ghisa — 34. Lastre di marmo brutte — 35. Legname d'ebanisteria brutto — 36. Lenticchie — 37. Lembi di panni lana — 38. Manici di legno per utensili — 39. Metalli brutti non specificati — 40. Merluzzi — 41. Miglio — 42. Ritagli o cascami di rame, d'ottone e di bronzo — 43. Morse di ferro — 44. Nero animale, fumo d'ossa — 45. Nitrato di soda, di potassa — 46. Ocra — 47. Oggetti diversi di ghisa non lavorati — 48. Olio di palma, lino, noce, pesce e di pelli camosciate, in botti o barili — 49. Ossa brutte — 50. Palle di ghisa — 51. Pece cruda detta navale greca o colofonia nera — 52. Pesci salati — 53. Piombo in pane o lastre brutte — 54.

Pani di pino — 55. Riso — 56. Rame in tubi — 57. Residuo di noci torte — 58. Rosso inglese — 59. Rottami di vetri — 60. Ruote di ghisa — 61. Sacchi vuoti di tela di canape — 62. Saldatura forte e leggiera — 63. Sale di ferro brutte o lavorate — 64. Sale di soda e di potassa. — 65. Segala, semenza di lino, trifoglio ed altre simili — 66. Soda — 67. Sommaco — 68. Stagno in pani — 69. Stracci di carta, tela, lino, cotone — 70. Stracci di vestimenta — 71. Strumenti aratorii — 72. Tela da sacchi, da vele, da imballaggio— 73. Utensili di campagna — 74. Vini in botti o barili— 75. Vomeri.

Dritto variabile L. 0. 12 *per tonnellata e per chilometro.*

Dritto fisso L. 0. 20 *per quintale.*

Tab. F. — Merci di quarta classe

1. Antraciti — 2. Argilla — 3. Aringhe — 4. Arso (Coke) — 5. Assi di legno di lunghezza ordinaria— 6. Asfalto e bitume secco — 7. Bombe di ghisa — 8. Calce — 9. Cannoni in bronzo o ghisa — 10. Ciottoli — 11. Concime — 12. Crusca — 13. Cuscinetti e caviglie per strada ferrata — 14. Embrici — 15. Fuliggine — 16. Gesso — 17. Ghisa in pani di prima fusione

— 18. Granito — 19. Guano — 20. Legname da fuoco brutto, in steppe da lavoro, da armatura e da falegname — 21. Legnami di ogni genere verdi o secchi — 22. Ligniti — 23. Litantrace (houille) — 24 Macina da molino — 25. Materiali per manutenzione di strade ordinarie, per strade ferrate — 26. Materiali laterizi non specificati refrattari — 27. Mattoni — 28. Metalli ordinari, cioè ferro, acciaio, rame, ottone e piombo in pani, barre e lastre greggie — 29. Minerali metallici — 30. Mitraglie di ferro, ghisa e piombo — 31. Orza — 32. Panconi di legno — 33. Patate — 34. Pietre brutte da lavoro o non, in lastre o da taglio, da arrotare, da calce — 35. Piriti — 36. Porcellana in polvere per costruzione — 37. Polvere di marmo — 38. Ruotaie di ferro per strade ferrate — 39. Sabbia in sacchi o barili — 40. Scorza di quercia affasciata o macinata — 41. Tavole e tavoloni (steppe di legno ordinario) — 42. Tegole — 43. Terra d'ombra, di Siena, di Roma, ecc. — 44. Terre da fume e stoviglie — 45. Torba — 46. Traversine per strada ferrata.

Dritto variabile L. 0. 10 *per tonnellata e per chilometro.*

Dritto fisso L. 0. 10 *per tonnellata.*

TAB. G. — TASSA DEL BESTIAME TRASPORTATO A GRANDE VELOCITÀ.

Spedizione per numero e per chilometro.

	DRITTI		
		proporzionale	fisso
Per un sol capo di cavalli, muli, buoi, vacche, tori ed asini .	L.	0. 20	3. »
Per due capi di cavalli o muli spediti dal medesimo proprietario ed alla stessa destinazione	»	0. 35	4. »
Per due capi di buoi, vacche, tori ed asini spediti dal medesimo proprietario alla stessa destinazione	»	0. 25	4. »
Per un sol capo di vitellini, porci, capre, agnelli, montoni per cui non richiedasi apposito vagone, nè custode	»	0. 05	0.50
Per due a sei porci, o vitelli da macello	»	0. 10	1 »
Per sei a quattordici capi del medesimo bestiame spediti da un sol proprietario al medesimo destinatario	»	0. 20	2. »

Spedizione per vagoni completi.

	DRITTI proporzionale.	DRITTI fisso.
Per tre cavalli, muli ed asini . .	» 0. 50	4. »
Per due a quattro buoi, tori, vacche e vitelloni, del peso maggiore di 100 chilogrammi. .	» 0. 20	3. »
Per quindici porci grassi, o vitelli del peso non maggiore di 100 chilogrammi . .	» 0. 15	3. »
Per trenta montoni, agnelli, pecore, capre	» 0. 10	3. »

TASSE PARTICOLARI.

Vagoni e carri destinati al servizio di strade ferrate L. 0. 12 per tonnellata e per chilometro.

Ogni altra vettura da viaggiatori per strade ferrate, o locomotiva che cammina a vuoto senza trainare un convoglio L. 0. 25 per tonnellata e per chilometro.

SERVIZII PUBBLICI

ANNUNZI

Chiunque desiderasse servirsi di questo mezzo di pubblicazione, di tanto vantaggio per la sua grande pubblicità, se ne potrà valere mediante la tenue retribuzione di cent. 20 per linea, e dirigendosi dai librai a cui ne è affidata la vendita.

SERVIZII PUBBLICI

MESSAGGERIE NAZIONALI

FRATELLI MOTTA ED IMPRESA SARDA.

Ufficii riuniti, via Bogino, N° 3.

PARTENZA GIORNALIERA

PER LE SEGUENTI DESTINAZIONI

Parma. — Firenze. — Milano. — Novara. — Mortara. — Orta. — Piacenza. — Bologna. — Roma. — Venezia. — Varallo. — Vigevano. — Domodossola. — Ciamberì. — Lione. — Châlon. — Parigi. — Le-Hâvre. — Calais. — Inghilterra. — Grenoble. — Valenza. — Avignone.— Marsiglia. — Moûtiers. — Albertville. — Annecy.

ARONA

In coincidenza col *battello a vapore* sul *Lago Maggiore* e per la Svizzera.

GINEVRA

Per tutta la Svizzera coll'impresa *Breithemayer* et *Saultier*.

UFFIZII

Milano, *Fratelli Brambilla*.
Novara, *Motta (fratelli)*.
Arona, *Redaelli Giacomo*.
Venezia, *Mastri di posta*.
Alessandria, *Negri (fratelli)*.
Genova, *Carlo Rizzetti e Comp.*
Piacenza, *Orcesi Luigi*.
Lione, *Place de Terreaux et rue Saint Dominique*.
Ciamberì, *Faub. Montmeillan*.
Ginevra, *Quai du Rhône*.
Grenoble, *Place Grenette* 9.
Marsiglia, *Rue Canebbière* 17.
Parigi, *Rue N. D. des Victoires*.

MESSAGGERIE SOCIALI

TRA TORINO BIELLA, ARONA, E VERCELLI. — (Petiti) *Piazza d'Italia, sotto i portici della Rosa Bianca.*

Partenze giornaliere dall'ufficio nel cortile del grande albergo della Rosa Bianca, Piazza d'Italia.

MESSAGGERIE NIZZARDE

PER LA VIA DI CEVA E ONEGLIA

Corse in 26 ore.

Partenze da Torino e da Nizza ore 5 sera di tutti i giorni. — Prezzo: Primi posti L. 32. — Secondi posti L. 28.

DILIGENZE DI NIZZA

(IMPRESA MASTRO DI POSTA)

ORE DI PARTENZA	PREZZI	
Da Genova ore 12 matt.	Coupè.	L. 20. 00
Da Nizza ore 7 mattina.	Interno.	» 17. 00
	Rotonda. . . .	» 15. 00

GLI UFFIZI SONO STABILITI

In Genova, alla R. Posta Cavalli, piazza Sabina.
In Nizza, contrada Ponte Nuovo, vicino alla Direzione delle R. Poste.

IMPRESA DELLA LOMELLINA

DI A. ZANETTI E COMP.

Corriere celerifere in coincidenza colla Strada ferrata da Torino a Genova.

PARTENZE GIORNALIERE

Da Alessandria per Valenza, Sartirana, Zeme, Mortara, Vigevano, Milano, e viceversa.

GLI ALTRI UFFIZI SONO STABILITI

In Torino all'albergo della Dogana vecchia.

In Alessandria all' albergo dell' Universo, presso i fratelli Negri.

IMPRESA SARDA

Dei velociferi e celerifere in coincidenza colla Strada ferrata. —*Contrada Bogino, accanto all'albergo del Pozzo.*

DESTINAZIONI

Da Alessandria per Tortona, Voghera, Stradella, Ducati e Romagna, Piacenza, Acqui.

DIREZIONI

Torino, *Vertù, via Bogino, n.* 5.
Alessandria, *fratelli Negri.*
Genova, *Curti, Rizzetti e Comp.*
Novara, *fratelli Motta.*
Piacenza, *Orcesi prop. delle diligenze Ducali.*

IMPRESA LIGURE SUBALPINA

SERVIZIO GIORNALIERO

(due volte al giorno)

In relazione colla diligenza di Ceva e Mondovì.

IMPRESA PAGLIERI, SANTA E COMP.

Uffizio di spedizione all'albergo delle tre Corone

In coincidenza colla Strada ferrata da Torino a Cuneo, ove i consocii fratelli Cuniberti con apposito uffizio stabilito, ricevono e spediscono oltre Savigliano, Bra, Mondovì, Alba, Saluzzo e Savona.

STABILIMENTI VARII

Di velociferi, diligenze, omnibus, corriere, ecc.

Stabilimento Borgo.—*Diligenza* per Susa, contrada degli Argentieri, alle Tre Corone.

Bologna Domenico. — *Vettura pubblica* da Torino a Chivasso, in coincidenza con Caluso e Strambino.

Broglia e Romano. — *Vettura pubblica* tra Torino ed Ivrea, percorrendo lo stradale di Strambino, Caluso, Chivasso, Settimo, Ouagliuzzo, Castellamonte, Rivarolo, Feletto e Leynì: piazza d'Italia, nella corte dell'albergo della Rosa Bianca.

Buronzo e Corrado. — *Vettura corriera* tra Casale ed Asti, per la via di Moncalvo, in coincidenza con Novara, Arona, Orta, Domodossola

Svizzera, Biella, Ivrea, Gattinara, Varallo, Mortarà, Vigevano, Milano, e Lombardia: parte da Casale alle ore 7 matt. e 12 30 pomerid. Da Asti ore 9 ant. e 1 pomerid. In Asti e Casale all'albergo del Lion d'Oro.

Petiti—Piazza d'Italia, alla Rosa Bianca. — *Omnibus* tra Torino e Veneria Reale.

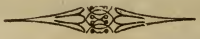
Servizio giornaliero d'*Omnibus* in coincidenza cogli arrivi e partenze delle Strade ferrate.

Roberto e Compagnia. — *Vettura* tra Torino e Courgnè per lo stradale di S. Maurizio.

Velocifero da Torino a Lanzo.

Omnibus tra Torino e Ciriè.

Uffizio, Piazza d'Italia, sotto i portici della Rosa Bianca.



NAVIGAZIONE A VAPORE

sul Mediterraneo

NAVIGAZIONE RIUNITA di Piroscafi Sardi e Napoletani LOMBARDO, CASTORE, VIRGILIO, S. GIORGIO, DANTE, PIEMONTE, VESUVIO, CAPRI, MONGIBELLO, ERCOLANO

ITINERARIO FISSO

Da Genova per Livorno, Civitavecchia, Napoli e Marsiglia (parte ogni due giorni).
» per Messina, e Malta li 9, 19, 29 d'ogni mese.
» per Palermo li 10, 12, 22 d'ogni mese.
Da Nizza per Livorno (parte al mercoledì e sabbato di ogni settimana).

PREZZO DEI POSTI

		1i	2i	3i
Da Genova per Livorno . .	L.	44.	27.	10.
» Civitavecchia .	»	88.	55.	22.
» Napoli . . .	»	127.	82.	30.

		1i	2i	3i
Da Genova per Marsiglia . .	L.	71.	44.	20.
» Messina e Palermo	»	153.	95.	40.
» Malta . .	»	200.	130.	55.
» Nizza . . .	»	36.	28.	14.

Indirizzarsi in Torino per le due Amministrazioni dai fratelli Bonafous, via d'Angennes, n° 37.

In Genova per l'Amministraziane Sarda dai signori Rubattino e Compagni.

» per l'Amministrazione Napolitana dai signori fratelli Degrossi.

In Nizza dai signori Adriano Gilly e Comp.

NAVIGAZIONE

DEI VAPORI SARDO-FRANCESI

Per Livorno e Marsiglia

FRANCESI { *Languedoc, Ville de Marseille, Ville de Bordeaux.* Indirizzarsi ad Andrea Dellepiane.

Per Livorno

SARDI { *Galileo* e *Nuovo Colombo,* partono due volte la settimana per Livorno, e tutti i sabati per la Spezia. Indirizzarsi ad Ambrogio Zuccoli.

INDICE.

A chi legge . . . . . *Pag.* 7
Notizie storiche sulle Strade Ferrate in generale . » 9
Dettagli statistici sulla Strada Ferrata da Torino a Genova . . . . . » 15
Polizia della linea . . . . . » 21
Servizio dei viaggiatori. — *Norme principali* . » 24
Servizio sanitario . . . . . » 30
Itinerario — Descrizione geografica, storica ed archeologica di Torino . . » 32
— — Moncalieri . . » 48
— — Truffarello . . » 51
— — Cambiano . . » 54
— — Pessione . . . » 57
— — Valdichiesa . . » 58
— — Dusino . . . » *ivi*
— — Villafranca . . » 60
— — San Damiano . » *ivi*
— — Asti . . . . » 62
— — Annone . . . » 71

Itinerario — Descrizione geografica, storica ed archeologica di Felizzano . *Pag.* 73
— — Solero. . . . » 74
— — Alessandria . . » 76
— — Frugarolo. . . » 88
— — Novi . . . . » 89
— — Serravalle . . » 94
— — Arquata . . . » 95
— — Isola del Cantone » 98
— — Ronco. . . . » 100
— — Busalla . . . » 103
— — Ponte-decimo . » 104
— — Bolzaneto . . » *ivi*
— — Rivarolo . . . » 105
— — S. Pier d'Arena . » 110
— — Genova . . . » 112
Planimetria *della linea* . . . . . » 124
Tavola delle pendenze . . . . . » 125
Prezzi delle corse . . . . . » 129
Trasporto delle merci a grande e piccola velocità » 137
Presa e consegna delle merci a domicilio . . » 151

Classificazione delle merci per classe

Tab. A. — Merci fuori classe . . . . . » 152
Tab. B. — Oggetti di Messaggeria (Grande velocità) . . . . . » 154
Tab. C. — Merci di prima classe . . . . » 155
Tab. D. — Merci di seconda classe . . . . » 159
Tab. E. — Merci di terza classe. . . . . » 161
Tab. F. — Merci di quarta classe . . . . » 163
Tab. G. — Tassa del bestiame trasportato a grande velocità . . . . . » 165
Tasse particolari . . . . . » 166
Servizii pubblici . . . . . » 169

Collegio delle Provincie =
Cav. Berico = 8. Via dell' Ospitale

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 077162474

SONO VENDIBILI DAGLI STESSI
ed alle
Principali Stazioni

Piano e Profilo longitudinale della Strada Ferrata da **Torino** a **Genova**, sul rapporto di 1 a 150,000 disegnato ed inciso da *M. Giuliano*..... L. 2.

Principali Vedute della Strada Ferrata da **Torino** a **Genova** in fogli 2, colorate... ....L. 5.

idem in forma di *Album* legato in tela..... L. 6.

Piccola Carta degli Stati di terraferma di S. M. Sarda indicante le strade ferrate già costrutte, in costruzione e solo approv. C.ti 40

Orarii delle Strade Ferrate, colle tariffe dei prezzi di trasporto dei Viaggiatori..... C.mi 05

Tariffa per trasporto delle merci..... » 60

Guida popolare della riviera..... L. 1

Prossima Pubblicazione
VIAGGIO
DA
TORINO A SUSA
con Vedute e Piani

INSERZIONI A PAGAMENTO

Il prezzo per gli annunzi che si stampano in appendice ad ogni viaggio, è stabilito a cent. 20 per linea, da pagarsi anticipatamente alla Libreria delle Strade Ferrate, *Via del Fieno N.° 8.*

Per le Provincie, mediante vaglia postale in lettera affrancata, al Gerente la Libreria suddetta.

Torino, Lit. Cordana, Grand Didier e Salussolia.